ESTIMATES

Transport Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2000

Canada

Improved Reporting to Parliament
Pilot Document

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2000

Available in Canada through your local bookseller or by mail from

Canadian Government Publishing — PWGSC

Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/14-2000
ISBN 0-660-61399-9

Foreword

On April 24, 1997, the House of Commons passed a motion dividing on a pilot basis the *Part III of the Estimates* document for each department or agency into two separate documents: a *Report on Plans and Priorities* tabled in the spring and a *Departmental Performance Report* tabled in the fall.

This initiative is intended to fulfil the government's commitments to improve the expenditure management information provided to Parliament. This involves sharpening the focus on results, increasing the transparency of information and modernizing its preparation.

The Fall Performance Package is comprised of 83 Departmental Performance Reports and the President's annual report, *Managing for Results 2000.*

This ***Departmental Performance Report,*** covering the period ending March 31, 2000 provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the department's *Report on Plans and Priorities* for 1999-00 tabled in Parliament in the spring of 1999.

Results-based management emphasizes specifying expected program results, developing meaningful indicators to demonstrate performance, perfecting the capacity to generate information and reporting on achievements in a balanced manner. Accounting and managing for results involve sustained work across government.

The government continues to refine its management systems and performance framework. The refinement comes from acquired experience as users make their information needs more precisely known. The performance reports and their use will continue to be monitored to make sure that they respond to Parliament's ongoing and evolving needs.

This report is accessible electronically from the Treasury Board Secretariat Internet site: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp

Comments or questions can be directed to the TBS Internet site or to:

Planning, Performance and Reporting Sector
Treasury Board Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario, Canada
K1A OR5
Tel: (613) 957-7167
Fax (613) 957-7044

Transport Canada Transports Canada

DEPARTMENTAL **PERFORMANCE REPORT**

FOR THE PERIOD ENDING MARCH 31, 2000

APPROVED

MINISTER OF TRANSPORT

Canada

101-03898/

TABLE OF CONTENTS

Executive Summary **3**

1 Minister's Message **5**

2 Departmental Performance **6**

2.1 Societal Context 6

2.2 Results Commitments and Expectations 9

2.2.1 Chart of Key Results Commitments (KRC) 9

2.2.2 Performance Expectations 10

2.3 Performance Accomplishments 11

2.3.1 A safe and secure national transportation system 12

2.3.2 A competitive, efficient and effective national transportation system 20

2.3.3 Environmental awareness and stewardship 27

2.4 1999–2000 Financial Summary by Business Line 31

3 Horizontal Issues **32**

3.1 Transfer Payments 32

3.2 Sustainable Development Strategy 35

3.3 Legislative and Regulatory Initiatives 42

3.4 Modernizing Comptrollership 46

3.5 Statutory Annual Reports 47

3.6 Materiel Management 47

3.7 Procurement and Contracting 47

3.8 IM/IT and Program Delivery 48

3.9 Year 2000 Activities 48

4 Financial Performance **49**

4.1 Financial Overview 49

4.2 Financial Summary Tables 50

5 An Overview of Transport Canada **61**

5.1 Mandate, Mission and Vision 61

5.2 Organizational Structure 61

5.3 Our Business Lines 62

5.4 The Transportation Portfolio 63

6 Supplementary Information **64**

6.1 Legislation Administered 64

6.2 Contact List 66

Index **67**

TRANSPORT CANADA

LIST OF TABLES

Table 1	Summary of Appropriations	50
Table 2	Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending	51
Table 3	Historical Comparison of Spending	52
Table 4	Resource Requirements by Organization and Business Line	52
Table 5	Respendable Revenues	54
Table 6	Non-respendable Revenues	55
Table 7	Statutory Payments	56
Table 8	Transfer Payments	57
Table 9	Capital Spending	57
Table 10	Capital Projects	58
Table 11	Loans, Investments and Advances	59
Table 12	Contingent Liabilities	60

The following symbols are used in this report:

Additional information is available in another document.

Visit a web site to get additional information.

Call us for additional information.

EXECUTIVE SUMMARY

Canada's transportation system is considered one of the safest in the world. Transport Canada's objective has always been to ensure high standards for safe and secure transportation systems, and we have in recent years overhauled the legislative regimes governing safety. We have implemented transportation policies that address the needs of Canadians from coast to coast; the many reforms we put forward have all contributed to improving the prosperity of this country. And we have not neglected the environment; we have been working hard to reduce the negative impact of transportation on the environment and have made considerable progress on our Sustainable Development Action Plan.

Canadians support the fundamental tenets of our work. According to a recent "Focus Canada" survey:

- 60 per cent of Canadians think that changing Transport Canada's role — from operator to policy maker and regulator — has had a positive impact on transportation in Canada;
- 74 per cent of Canadians describe the condition of the nation's transportation infrastructure as good or adequate;
- 66 per cent of Canadians say they believe the services and overall condition of airports have improved or remained about the same since local airport authorities took over from Transport Canada;
- 56 per cent of Canadians believe that the country's transportation infrastructure has increased pollution levels;
- 90 per cent of Canadians believe that improving our transportation infrastructure would have a positive impact on tourism; 80 per cent believe it would have a positive impact on job creation; 68 per cent believe it would have a positive impact on the environment; and
- 85 per cent of Canadians agree that major expenditures must be made over the next ten years to upgrade and repair Canada's national highway system — and support increases when they learn that these upgrades and repairs would create between 14,000 and 20,000 full-time jobs and prevent 250 traffic deaths and 16,000 personal injuries every year, and that vehicle operating costs across Canada would be reduced by $360 million annually.

This report provides an overview of our performance over the past year. For readers who would like to obtain more detailed information on our work, we have included references to additional sources throughout the report. Our annual report on the state of transportation in Canada, *Transportation in Canada 1999*, is a particularly good source of information about transportation issues.

We have been making excellent progress in contributing to our three key results commitments:

A safe and secure national transportation system

- We continue to modernize our legislation and regulations (see Section 3.3 starting on page 42).
- We've made significant progress on initiatives related to current safety issues — Road Safety Vision 2001 (see page 13), Rail Safety Direction 2006 (see page 14), Civil Aviation Flight 2005 (see page 15), and the campaign to reduce small vessel accidents (see page 16).
- Work has begun on initiatives to address emerging safety issues — our strategy for implementing Explosives Detection System technology at Canadian airports (see page 18), and a campaign to reduce air rage (see Flight 2005 on page 15).
- We continue to refine our safety and regulatory oversight of devolved aviation operations (see page 17).
- Our national recruitment and retention campaign has already seen early success (see page 19).

A competitive, efficient and effective transportation system

- We introduced Bill C-26 to ensure the orderly restructuring of Canada's airline industry (see page 20).
- We announced $400 million in funding to revitalize VIA Rail (see page 21).
- We implemented Canada's plan for Intelligent Transportation Systems (see page 22).
- We developed measures to improve the grain transportation and handling system (see page 23).
- We have continued to transfer airports and ports to local control, and have completed a comprehensive lease review of the first four Local Airport Authorities established to operate airports in Canada (see pages 24 and 25).

Environmental awareness and stewardship

- We expanded our departmental Environmental Management System (see page 29).
- We launched the Moving on Sustainable Transportation Program (see Challenge 4 of our Sustainable Development Strategy (SDS), page 39).
- We developed a draft set of sustainable performance indicators (see Challenge 6 of our SDS, page 40).

1 MINISTER'S MESSAGE

I am pleased to submit Transport Canada's 1999–2000 *Departmental Performance Report.*

Over the past year, significant progress has been made by the department in meeting the commitments set out in its 1999–2000 *Report on Plans and Priorities.*

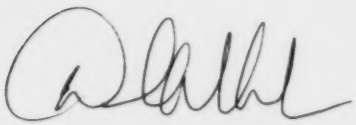
We continue to promote transportation safety, with an emphasis on practical and effective regulations. As always, we work closely with both industry and the Transportation Safety Board on initiatives such as simplifying and harmonizing legislation and raising awareness of safety issues and regulations.

While Canada's transportation system is one of the best in the world, it must be maintained and modernized to keep up with technological and international developments. To this end, financial policies have focused on supporting viable capital expansions, setting priorities for infrastructure improvements and finding creative and sustainable solutions to transportation challenges.

Trade is vital to Canada's well-being, and the transportation system must support Canadian trade and tourism efficiently and affordably. For this reason, we've promoted the use of "smart" technology to help smooth the flow of traffic and make our roads safer, to improve the movement of goods to and from ports, and to facilitate the movement of people and goods throughout the country and across the border.

Sustainability — making our transportation system environmentally friendly, as well as economically and socially viable — is an ongoing priority. The transportation sector is currently the largest single source of greenhouse gas emissions in Canada; our policies and programs must help to minimize its environmental impact. Transport Canada has been working with its partners and stakeholders to identify a pragmatic, collaborative, cost-effective approach to this challenge.

I hope you find our report informative. I believe it will help to clarify the role of Transport Canada and show how we are working to deliver our vision of the best possible transportation for Canada and Canadians.



The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport

2 DEPARTMENTAL PERFORMANCE

2.1 SOCIETAL CONTEXT

Objectives

As set out in Part II of the 1999–2000 Estimates, Transport Canada's strategic objectives are to:

- *Ensure high standards for a safe transportation system*
- *Contribute to Canada's prosperity*
- *Protect the physical environment*
- *Work with partners and clients*
- *Strengthen our services*
- *Provide a challenging and supportive work environment*

The first three objectives have been extracted for further emphasis as key results. (See Chart of Key Results Commitments on p. 9.)

Departmental Priorities

As Transport Canada nears completion of its divestiture initiatives, we are renewing our focus on the future. The new course we are charting will require us to build new relationships, undertake integral studies and assessments, and identify new initiatives. The department has established seven strategic priorities for the coming years, each of which is described in detail in its *Business Plan 2000–2003* (www.tc.gc.ca/TP13605e/00/). They are:

- Maintaining and enhancing the safety regime
- Fostering competitiveness in a global economy
- Advancing sustainable transportation
- Completing the divestiture programs
- Developing and managing infrastructure programs
- Facilitating transition to the knowledge-based economy
- Recruiting, retaining and developing human resources

Factors Influencing the Department

Transportation is a vital part of Canada's well-being, and Transport Canada is striving to provide a national transportation system that responds to today's social, economic and environmental needs. Some of the challenges facing the department are presented below:

- **Globalization.** Global firms seek trans-national rules and harmonization (uniformity across state policy frameworks) to facilitate the unhindered movement of goods and capital. As a result, our national market frameworks and regulatory regimes are being increasingly debated and negotiated, both internationally and regionally. The North American Aviation Trilateral, for example, is establishing mandatory civil aviation security standards to facilitate the harmonization of Canadian, U.S. and Mexican civil aviation security programs. The United Nations Economic Commission for Europe is negotiating a "Multi-pollutant, Multi-effects Protocol," which will be used as the basis for Canada's Federal Smog Management Plan and the Canada/U.S. Air Quality Agreement. It is clear that the department's domestic and international agendas are becoming increasingly intertwined. While Canada cannot control world direction, it can exert a strong influence. Our national responses to these pressures will increasingly dominate Canada's policy agenda.

- **Infrastructure.** Canada's growth in trade and traffic is placing unprecedented demand on key corridors and international gateways. Other infrastructure pressures result from the continued urbanization of Canada, which has been accompanied by stagnant or declining transit ridership and an increase in the use of private vehicles, all without a comparable increase in road capacity. The transportation infrastructure challenge in Canada is to cope with growth in urbanized areas, maintain infrastructure and services in rural areas, and expand our key corridors and international gateways to support trade.

- **Sustainable Development.** Sustainable development will continue to be a major public issue for the foreseeable future, and is one of the key challenges to be faced by the transportation sector on a global basis. Current growth rates suggest that 800 million more people will own cars over the next 40 years. Based on current technology and usage habits, this would place enormous strains on the world's environment. The transportation sector is a large contributor to Canada's emissions of smog-forming pollutants, and represents the single largest source of Canada's greenhouse gas emissions. Transport Canada will play an important role in fostering sustainable transportation through its Sustainable Development Strategy, its work with the Transportation Table on Climate Change, and its environmental remediation activities. (See Section 3.2 for details.)

- **Divestiture.** The airport divestiture program is nearing completion and port divestitures are well underway, but ongoing issues continue to face both programs. These include First Nations' land claims and provincial positions that are outside the department's direct control, and environmental considerations at some sites. The issues will not likely be resolved in the immediate future and are expected to pose an ongoing challenge for the department, particularly with regard to the port divestiture program.

- **Recruitment and Retention.** Years of fiscal restraint, coupled with an aging workforce, have left the public service with a significant human resource gap in some skill areas, making recruitment and retention a high priority for government. For Transport Canada, the recruitment and retention of safety and security inspectors and other related professionals pose a significant challenge, particularly in light of private-sector competition for the same qualified employees. To address this issue, we initiated a campaign to recruit civil aviation and marine safety inspectors, pilots, and engineers. We are identifying core competencies, recruiting subject matter experts, and delivering appropriate training to ensure careful succession planning that will allow us to continue to fulfil our mandate.

- **Information Technology.** Information technology has the capacity to transform the world as profoundly as did the steam engine, the automobile and electricity in the past. With the rise of a more knowledge-based economy, barriers to full and open competition are disappearing. Governments and businesses are re-inventing themselves to deliver their mandates, while remaining competitive and relevant in a fast-changing world, focusing on the use of emerging technologies to streamline and replace paper-based processes. Citizens and businesses will increasingly rely on these technologies to access government services and information; there is growing pressure to make government more responsive and affordable through the provision of information and services via electronic media. The Government On-Line (GOL) initiative embraces a vision of electronic service delivery that will offer Canadians the services they need at the right time, in the right place, and in a secure, convenient and accessible manner. To address the GOL-driven transformation, Transport Canada is taking an integrated and strategic approach to service delivery, particularly in the areas of information management/information technology (IM/IT), human resources, and financial planning and investment. The short supply of skilled human resources, combined with recruitment and retention issues, will pose significant challenges over the next few years, particularly as the department strives to meet the new electronic service delivery objectives.

Co-delivery Partners

Transport Canada works in co-operation with hundreds of other organizations with an interest in transportation issues.

Other federal organizations — *Environment Canada, Department of National Defence, Fisheries and Oceans Canada, Public Works and Government Services Canada, Canadian Security Intelligence Service, Justice Canada, Royal Canadian Mounted Police, Industry Canada, Health Canada,* and *Solicitor General of Canada.*

Provincial, territorial and municipal governments — particularly concerning the maintenance of the highway system and enforcement of road safety.

Transportation sector industries — all of which count on the fair application of regulations and the development of policies to enhance the efficiency of the transportation system — *Canadian National Railway, CP Rail, VIA Rail, Canadian Manufacturers of Aviation Equipment, Canadian Steamship Lines, Algoma Central Marine, Air Canada,* and *NAV CANADA.*

Agencies and associations — with a vested interest in the transportation infrastructure, regulatory regime and safety — *Transportation Safety Board, Canadian Airports Council, Canada Safety Council, pilotage authorities, Railway Association of Canada, Transportation Association of Canada, Canadian Energy Pipeline Association, Canadian Association of Petroleum Producers, Shipping Federation of Canada, Canadian Ship Owners Association, Canadian Marine Advisory Council, Operation Lifesaver, Association québécoise de transport et des routes, United Transportation Union, Canadian Ferry Operators Association, Canadian Urban Transit Association, Canadian Council of Motor Transport Administrators, vehicle manufacturers associations, Canadian Trucking Alliance, Air Transport Association of Canada,* and *Council of Marine Carriers.*

International organizations — to share information and harmonize transportation regulations — *U.S. Federal Aviation Administration, European Joint Airworthiness Authorities, International Civil Aviation Organization, Asia-Pacific Economic Cooperation, U.S. Federal Emergency Management Agency, NATO, U.S. Federal Highway Association and National Highway Traffic Safety Administration, International Labour Organization,* and *International Maritime Organization.*

2.2 RESULTS COMMITMENTS AND EXPECTATIONS

2.2.1 Chart of Key Results Commitments (KRC)

Transport Canada	
Contributes to:	***As demonstrated by:***
A safe and secure national transportation system	• a simplified, modern and effective regulatory regime • effective and harmonized legislation, regulations and standards in all transportation modes • transportation industry awareness of, and compliance with, regulations and standards • public awareness about safety • accident and fatality statistics and trends, and accident rate comparisons in the aviation, marine, rail and road modes, and in the transportation of dangerous goods
A competitive, efficient, and effective transportation system	• the removal of institutional and legislative barriers to transportation operations • shifting costs from taxpayers to users • equitable fee structures based on current cost of service delivery • devolution and commercialization of most remaining operations • effective operation of remote airports and public ports • client satisfaction survey results • commercial and financial viability and levels of competition in transportation services
Environmental awareness and stewardship	• an environmental management system for Transport Canada operations • an effective sustainable transportation strategy • effective administration of airport leases, navigation sites and the St. Lawrence Seaway management agreement

2.2.2 Performance Expectations

As set out in its 1999–2000 *Report on Plans and Priorities*, Transport Canada is committed to promoting transportation safety, sustaining strategic investment in transportation, supporting trade and tourism through more productive and "smarter" transportation systems, and improving Canadians' quality of life by promoting more sustainable transportation systems. The following are the significant initiatives on which we promised to focus to achieve our key results commitments:

For a safe and secure national transportation system, we said we would:

- continue to modernize our legislation and regulations;
- continue to work on key safety initiatives, such as Road Safety Vision 2001 and Rail Safety Direction 2006, to improve transportation safety and security;
- implement the Safety and Security Strategic Plan and the Performance Measurement and Reporting Framework (reported in our 1998–99 *Departmental Performance Report*); and
- implement systematic risk management across all modes.

To achieve a competitive, efficient and effective transportation system, we intended to:

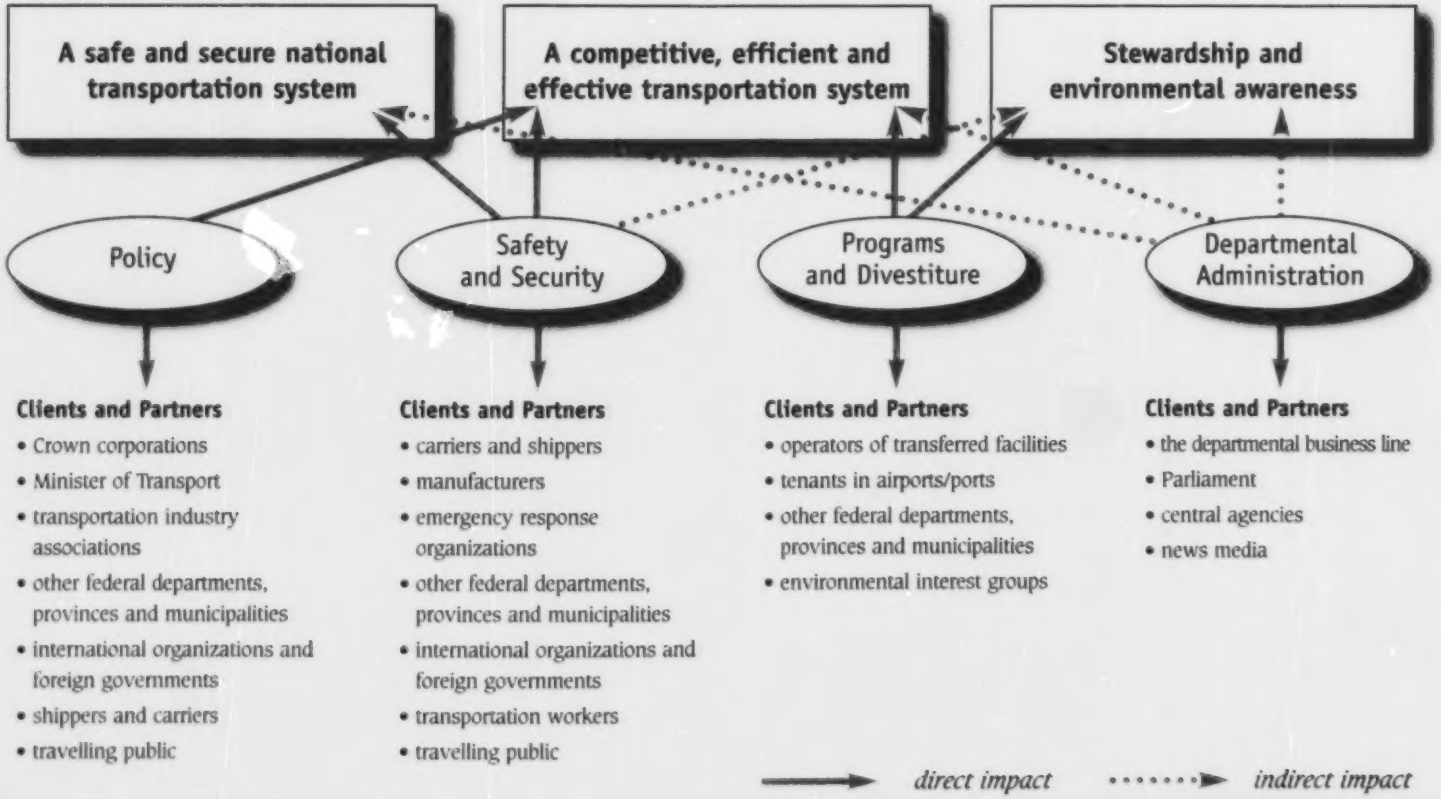
- develop a strategic long-term business plan for VIA Rail;
- develop a ground transportation strategy to encourage the best use of all transportation modes and technologies (now reported under Intelligent Transportation Systems);
- examine options for Canada's grain transportation and handling system;
- complete the various commercialization initiatives outlined in the *Canada Marine Act* (reported in our 1998–99 *Departmental Performance Report*);
- continue to divest airports and ports to local interests;
- complete our review of the first five airports transferred to Local Airport Authorities (LAAs) [*editor's note: the five airports were transferred to four LAAs*];
- deliver an Airport Capital Assistance Program to help airports make safety-related capital improvements, and manage existing contribution programs to provide financial assistance to provinces for the construction of highways; and
- clarify our cost recovery policy framework (this initiative has not been included in this report).

To increase environmental awareness and improve stewardship, we pledged to:

- design and deliver a sustainable transportation strategy for Canada;
- implement an environmental management system for Transport Canada;
- continue to manage the Transport Canada airports and ports that either have not yet been transferred or have been designated as remote; and
- continue to strengthen the effectiveness and efficiency of departmental functions through government-wide initiatives such as the Modernization of Comptrollership and Financial Information Strategy and through the strategic use and organization of information management/information technology.

2.3 PERFORMANCE ACCOMPLISHMENTS

Our four business lines (as described on page 62) all work together to advance the department's objectives. The chart below illustrates the *primary* contribution of each business line to the KRCs, and offers samples of the *main* clients and partners involved.



TRANSPORT CANADA

2.3.1 A safe and secure national transportation system ...

that contributes to these government-wide priorities:

• Stronger Communities **• Children** **• Canada's place in the world**

Canada has the privilege of having one of the safest transportation systems in the world.. Transportation occurrence statistics published by the Transportation Safety Board for the marine, aviation, and rail modes show long-term downward trends in accidents, accident rates, and fatalities. The aviation sector showed the fewest accidents involving Canadian-registered aircraft in the last 25 years. Similarly, road collisions resulting in fatalities also represented the lowest number during this period. The safety and security of Canada's transportation system continues to be one of the government's most important initiatives. This commitment is reflected in all of Transport Canada's activities. The department's focus is on developing practical safety programs and effective regulations — and on ensuring that these regulations and standards are respected.. Central to meeting its safety responsibilities has been the department's ongoing implementation of the Safety and Security Strategic Plan, coupled with the adoption of a systematic approach to safety risk assessment and management.

Want more statistical information?

Transportation in Canada 1999 Annual Report

www.tc.gc.ca/pol/en/T-FACTS_E/Transportation_Annual_Report.htm

National Safety Statistics for 1999

Aviation	Aviation accidents were down 12 per cent from 1998, and eight per cent from the 1994–1998 average. At 8.3 accidents per 100,000 hours flown, the 1999 accident rate was down from the five-year average of 9.6. Fatalities were also 20 per cent lower than the previous five-year average.
Road	Road fatalities in 1998 (latest available data) were down 4.2 per cent from 1997, and were 10.5 per cent below the five-year average. The fatality rate per 10,000 registered motor vehicles also declined, to 1.6 in 1998 from 1.7 in 1997; the previous five-year average was 1.9.
Rail	At 15.2 accidents per million train miles in 1999, accidents were up five per cent from 1998, but down six per cent from the five-year average. Although fatalities were up by four per cent in 1999, the rate was still six per cent lower than the five-year average.
Marine	Marine accidents were down 16 per cent from the five-year average, in spite of a seven per cent increase from 1998 to 1999, and there were 17 per cent fewer fatalities. The 1999 accident rate for commercial vessels was 3.5 per 1,000 trips, down slightly from the five-year average rate of 3.6 in domestic and international trade.
Transportation of Dangerous Goods	There were 496 reportable dangerous goods incidents in 1999, 44 per cent of which occurred while in transit. Two fatalities were caused by the accidental release of dangerous goods, and 29 incidents resulted in an evacuation.

Road Safety Vision 2001

(See Section 3.3 for amendments to the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*)

Road Safety Vision 2001 is a national effort aimed at increasing the safety of Canada's roads by raising public awareness and knowledge of road safety, improving collaboration among road safety agencies, and effecting tougher enforcement measures. Much of the effort has been directed toward the major safety problems — drinking and driving and the non-use of seat belts. Implemented in 1996, Vision 2001 is supported by all levels of government and by key public and private sector stakeholders.

Road collisions continue to account for more than 90 per cent of all transportation-related deaths. We have the know-how to reduce this number substantially, but we need to do more if we are to keep pace with road safety progress in other developed countries. The department's road safety activities in 1999–2000 — many of which directly support the Vision 2001 initiative — were carried out by approximately 103 employees at a cost of $19 million.

We want to achieve ...

- the safest roads in the world.

So here are some of the things we did ...

- Conducted a national seat belt survey, compliance test programs, safety audits, and defect investigations.
- Developed performance criteria and test procedures related to preventing injuries to children from side air bags.
- Published information through publications (e.g., *SMASHED*), fact sheets (e.g., "School Bus Collisions") and a video (*Car Time 1-2-3-4*) to increase the awareness of road safety issues.
- Published in the *Canada Gazette, Part I* and *II*, 20 regulatory initiatives concerning the safety of motor vehicles sold in, or imported into, Canada.
- Facilitated Canada's signing of the United Nations' Global Agreement on Technical Regulations, which will help harmonize regulations around the world.

And the results are encouraging!

Between 1996 (when Vision 2001 was implemented) and 1998 (latest available data), deaths and injuries on Canada's roads have been steadily decreasing — five per cent fewer road users have been killed, and a further five per cent fewer have been injured in traffic collisions. Using the international measure of "deaths per registered motor vehicle", Canada's road safety has improved over this period by almost nine per cent.

But even though the 1998 fatality rate dropped an impressive six per cent over 1997 levels, Canada's position in the world road safety arena is slipping. For 1998, Canada fell from eighth to ninth place among the OECD countries. This is the second consecutive year that Canada has lost ground to other nations despite registering noteworthy improvements over the previous year's fatality rate. This highlights the need to be even more focused on our road safety efforts.

The compliance rate for proper seat belt usage has improved — the estimated proportion of all occupants of passenger vehicles using seat belts was 90.1 per cent in June 1999, up from 88.7 per cent in June 1998.

Our record with regard to impaired driving has improved — motor vehicle fatalities involving impaired drivers were down from 39 per cent to 38.2 per cent.

And we have increased overall awareness of and compliance with road safety requirements — road fatalities decreased from 3,064 in 1997 to 2,934 in 1998.

Did You Know?

Enforcement agencies are focusing on high-risk drivers — those who drive unbuckled, drive after drinking, speed, or run red lights.

Want more information on road safety?

www.tc.gc.ca/roadsafety or e-mail us at **RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca**

Call us toll-free at **1-800-333-0371**

Road Safety Vision Annual Report, *Making Canada's Roads the Safest in the World*

1999 Seat Belt Use in Canada

Canadian Motor Vehicle Traffic Collision Statistics

1999 State of Road Safety in Canada

TRANSPORT CANADA

Rail Safety — Direction 2006

(See also Section 3.3 for amendments to the *Railway Safety Act*)

The Direction 2006 initiative is aimed at reducing grade crossing collisions and trespassing incidents by 50 per cent by the year 2006 (from a 1995 base year). The initiative focuses on seven key areas — education, enforcement, engineering, research, legislative framework, resources, and communications — and works through a partnership among all levels of government, railway companies, public safety organizations, police services, unions and community groups.

Railway occurrences continue to represent a significant risk to both the public and the railways. In 1999, trespassing and crossing accidents, which constitute the majority of railway-related fatalities, resulted in 92 fatalities. Transport Canada's rail safety activities in 1999–2000 — many of which directly support the Direction 2006 initiative — were carried out by approximately 133 employees at a cost of $10.2 million. The department also provides annual financial assistance of approximately $7.7 million for safety improvements, such as the installation of lights and gates, and the relocation of road approaches at crossings.

Did you know?

Passenger trains travel up to 160 km/h and freight trains 105 km/h. It can take a train more than one minute to come to a complete stop.

We want to achieve ...

- a 50 per cent reduction in the number of highway/railway grade crossing collisions and trespassing incidents on railway property by 2006.

So here are some of the things we did . . .

- Provided a one-time contribution of $250,000 (in 1998–99) to the Railway Association of Canada to produce educational and awareness material previously identified by more than thirty stakeholders. The material was distributed to the general public, to provincial and municipal governments, and to agencies and police departments.
- Provided a $200,000 contribution (on-going) to "Operation Lifesaver" to promote awareness of rail safety issues. The organization produced educational and awareness materials and marketed them to key target groups, and also undertook enforcement and engineering activities (they trained 900 community services officers to deliver the rail safety messages of Operation Lifesaver, for example).

And the results are encouraging!

The financial contributions made new partnership initiatives possible. Since the inception of Direction 2006 in 1996, accidents have decreased. In 1999, there was a marginal increase, but the number of accidents is still 12.2 per cent lower than the average of the last five years. There was also an increase in trespassing incidents in 1999; however, these too are still 7.7 per cent below the five-year average.

A national Angus Reid survey conducted in 1999 (concerning railway trespassing and safety issues) revealed that a relatively low proportion of the Canadian population were aware of the potential dangers at highway/railway grade crossings. The survey also demonstrated that Canadians had a biased view about who was at risk in crossing collisions and trespassing. These findings indicate the importance of the Direction 2006 initiative and at the same time provide a benchmark against which to evaluate its impact.

Want more information on rail safety?

www.direction2006.com

Civil Aviation — Flight 2005

In 1999, Transport Canada introduced its safety framework for civil aviation, Flight 2005, which established safety targets that will take the Canadian aviation industry to a new level of safety and ensure the public's continued confidence in civil aviation in Canada. The framework describes the safety directions for the next five years together with key results. Many individual initiatives arising from this framework are being tracked through a complementary implementation plan. Two of the more significant areas to be addressed are the implementation of the safety management concept into aviation companies, and the mitigation of behavioural and organizational situations that contribute to human errors in the aviation industry. With the co-operation and acceptance of industry stakeholders, the department commenced a proactive approach to address these and other safety issues through a combination of safety promotion, awareness training, and regulatory activity.

We want to achieve ...

- a reduction in the number of aviation accidents and incidents; and
- a high level of public confidence in our civil aviation program.

So here are some of the things we did ...

- Incorporated into the regulatory standards the requirement that all employees with technical responsibilities in the area of aviation maintenance have "human factors" training.
- Established the Human Factors in Aviation Maintenance course, which has been delivered to approximately 400 industry participants across the country since September 1999.
- Introduced the concept of safety management into the regulations governing aviation.
- Developed an integrated pilot training program for professional pilot licences, including relevant regulations and control processes for flight training organizations. This program is the first in the world to apply a systems approach to professional pilot training. The approximate administrative cost of this project was less than $50,000. (The program will be fully implemented in the fall of 2000.)
- Implemented an awareness campaign to educate the public about inappropriate behaviour on aircraft, and the repercussions of interfering with crew members in the performance of their duties. Canada was the first country in the world to engage in a campaign to enhance awareness in this area. Other countries and aviation authorities have since expressed interest in this initiative.
- Chaired a government/industry/labour working group to recommend an effective strategy to reduce the incidents of unruly and disruptive passengers (air rage). Members included the Air Transport Association of Canada, several major airlines, the Air Line Pilots Association, the Canadian Union of Public Employees (Airline Division), and members of various law enforcement agencies across the country. The group assessed the adequacy of legislation, enforcement mechanisms, airline policies, awareness and training, and presented 11 recommendations to the Commercial Air Services Operations Technical Committee to help contend with, and limit, future incidents.
- Developed and distributed safety promotion products in consultation with stakeholders — seven million ticket stuffers, 10,000 English posters, and 6,100 French posters — at an approximate cost of $84,000.

And the results are encouraging!

As a result of the safety efforts of industry and government, there was an eight per cent decrease in aviation accidents in 1999, from the 1994–98 average. The implementation of Flight 2005 ensures a comprehensive approach to continuing this trend.

Did you know?

- Air transportation is expected to increase 100 per cent over the next 20 years.
- The majority (80–90 per cent) of all aviation accidents can be attributed to some level of human error, and maintenance-related events are known to play a role in about 6–25 per cent of these accidents.
- There are more than 1,000 approved maintenance organizations and about 10,000 aircraft maintenance engineers ensuring the airworthiness of commercial and privately owned aircraft.

Want more information?

www.tc.gc.ca/aviation

www.tc.gc.ca/vigilance/pasrep_e.htm

Industry awareness of the impacts of human factors on performance has increased.

Participants of the Human Factors in Aviation Maintenance course developed an increased knowledge and understanding of safety models, latent and active safety issues, and human error theory, and reported an appreciation of the value and benefits of participating in the training.

Pilots trained through the Commercial Pilot Training Program will be better equipped to meet real-life situations encountered in commercial passenger transportation and will ultimately make better decisions when confronted with difficult situations. With the co-operation of the flight training industry, Canada is now in a position to become a pilot training leader in the global market.

The "air rage" campaign increased the awareness and understanding of the nature and consequences of inappropriate passenger behaviour. Ongoing inquiries from industry groups, foreign governments and other aviation authorities acknowledge the need for this campaign and an interest in the progression. A high level of participation and collaboration among the working group members underline their agreement with the campaign approach and messages.

Marine Safety — Campaign to Reduce Small Vessel Accidents

(See also Section 3.3 regarding amendments to the *Canada Shipping Act*)

This campaign is aimed at reducing small passenger vessel accidents (vessels under 15 tons with fewer than 12 passengers) by ensuring that the vessels are operating safely and in compliance with applicable regulations. A "spot check" monitoring program — as opposed to annual inspections — is considered to be the most effective strategy to verify that the proper safety equipment (e.g., fire-fighting and lifesaving equipment) is on board at all times and that operators address safety issues year-round. To reduce the associated risks, Transport Canada is reviewing and updating regulations and standards to make sure they are current and valid; the enforcement of outdated requirements is both inefficient and ineffective. Approximately $100,000 was spent on this campaign during 1999–2000.

We want to achieve ...

- safe and secure marine transportation.

So here are some of the things we did ...

- Mounted a publicity campaign in the summer of 1999 to reach local and national organizations concerned with small passenger vessels, to raise awareness and develop partnerships on specific initiatives.

And the results are encouraging!

The campaign, coupled with the ongoing consultations concerning revisions to the *Canada Shipping Act,* has led many vessel owners and industry associations to approach the department to offer to work together on the development of safety frameworks for their industry.

Performance indicators such as a regular assessment of the level of awareness and compliance and the provision of related accident statistics are being developed to monitor the progress and impact of this initiative. Preliminary indications on the West Coast show that most vessels are inadequately equipped when initially assessed, but are operational and working toward full compliance.

Want more information?

www.tc.gc.ca/marinesafety

Safety and Regulatory Oversight of Devolved Entities

Many legislative, consultative and organizational mechanisms have been put in place to oversee the various entities — including NAV CANADA and airports — whose functions were once part of Transport Canada but are now under private-sector control. The department works with these entities to continually refine its oversight relationships and agreements.

We want to achieve ...

- a safe operating environment at Canada's airports; and
- a reduction in the risk of collisions.

So here are some of the things we did ...

- Provided information, guidance and direction to industry management to help devolved entities meet Canadian and international standards. This includes publishing the *Air Navigation Services and Airspace Policies and Procedures Manual,* developing regulatory instruments to address shortcomings, and conducting risk assessments to introduce effective countermeasures.
- Conducted inspections and audits of regulated communities — their facilities, services and application of regulations — to promote compliance and a better understanding of their obligations.

And the results are encouraging!

We're seeing a general trend toward a decline in site manual errors, deficiencies in record-keeping for knowledge verification testing and training, and altimeter-setting errors.

Stakeholders are exhibiting an improved understanding of the air navigation services and airspace function, as demonstrated by their acceptance and approval of proposed regulatory amendments, as well as the development of strategic alliances and partnerships (e.g., Transport Canada–NAV CANADA Safety Oversight Committee).

An improved understanding by airport industry management of their roles and responsibilities is becoming evident. Over time, this will lead to higher compliance with the inspection program, which would provide justification for reduced inspection requirements of Airport Certificate holders.

Did you know?

Transport Canada's Civil Aviation program provides one-stop immediate response to enquiries and publication requests through its web site and 1-800 call centre:

- 21,000 enquiries were received in 1999 by telephone, mail, and Internet, and through walk-in visits;
- the web site receives approximately 2.5 million hits a year.

Want more information?

www.tc.gc.ca/aviation/index_e.htm

Call us toll-free at **1-800-305-2059**

TRANSPORT CANADA

Research and Development Program

By taking a leadership role in transportation technology research, development and innovation, Transport Canada can accelerate the introduction of safer and more efficient transportation services and systems. Our role is to raise awareness of the potential of new technology applications and to develop and deploy systems that serve departmental objectives. Through its Transportation Development Centre in Montreal, the department managed a $10 million research and development (R&D) program in 1999–2000 — a program that has attracted national and international partners and that has supported the activities of many departmental projects.

We want to achieve ...

- a national transportation system that is safe, secure, competitive and sustainable.

So here are some of the things we did ...

- Conducted tests on contaminated runways to correlate ground friction coefficients with aircraft braking performance in a wide range of winter conditions.
- Developed reliable explosives detection systems for carry-on and checked baggage.
- Developed, in partnership with the Port of Montreal, a web-based electronic data interchange system to facilitate container tracking.

And the results are encouraging!

The transport sector continues to respond to our R&D project initiatives. This is demonstrated by strong interest in workshops organized by the department, frequent visits to our web site, requests for R&D publications, and the interest shown in the 6th World Congress on ITS, which was co-sponsored by Transport Canada in November 1999.

Transport sector operators and suppliers are adopting innovations tested and proven through Transport Canada R&D activities. Some examples are: improved aircraft de-icing fluids, security technology at airports, intelligent transportation systems and accessible transportation systems.

Want more information on our R&D projects?

Transportation Development Centre Annual Review

www.tc.gc.ca/tdc/index.htm

Explosives Detection System Technology at Canadian Airports

Transport Canada is in the process of developing the regulatory framework for a Canadian explosives detection system (EDS), which involves the screening of passengers and their belongings for explosives on flights leaving Canada. EDS implementation must be responsive to Canadian security needs at the required airports and traffic levels, while not impairing long-term viability of the aviation industry. Transport Canada is working with the aviation industry to develop a policy framework and an approach to industry implementation (Phase I). The acquisition and deployment of advanced EDS technology (Phase II) will be the responsibility of the Canadian aviation industry. Funding for this project was announced in the last federal budget.

We want to achieve ...

- enhanced aviation security for international flights; and
- compliance with impending international security standards while maintaining a competitive position in the global economy.

Did you know?

- European Civil Aviation Conference (ECAC) countries have agreed to full EDS for checked baggage by 2003.
- The U.S. will have installed EDS at 450 airports by 2004.

So here are some of the things we did ...

- Established a joint department/industry working group to generate the data necessary to determine the appropriate technologies and the associated operational procedures that will best meet government and industry requirements.
- Initiated the drafting of EDS performance standards.

And the results are encouraging!

The Canadian aviation industry is becoming more aware of the requirements for EDS. The airports, the airlines and Transport Canada are working closely together to arrive at requirements for a practical and effective Canadian EDS.

Recruitment and Retention

Years of fiscal restraint, coupled with an aging workforce, have left the public service with a significant human resource gap in some skill areas, making recruitment and retention a high priority for the government. For Transport Canada, the recruitment and retention of safety and security inspectors and other related professionals pose a significant challenge, particularly in light of private-sector competition for qualified employees. To address this problem, Transport Canada is undertaking the focused recruitment and training of technical inspectors, engineers, civil aviation inspectors and other qualified staff. We are working with the Public Service Commission to fill these positions and with Treasury Board to provide terminable allowances to some of the existing employees for retention purposes.

We want to achieve ...

- a highly skilled, professional and representative workforce that is recognized and respected by the transportation industry; and
- public confidence in, and stakeholder satisfaction with, levels of service and safety.

So here are some of the things we did ...

- Launched a national recruitment campaign, which included advertising in national newspapers and magazines from December 1999 to April 2000. Approximately $470,000 was spent on recruitment advertising.
- Established a candidate pool of approximately 900 applicants to facilitate staffing in critical regulatory vacancies.

And the results are encouraging!

We've increased the awareness and interest of potential candidates for employment with Transport Canada — 2,879 applicants responded to our recruitment campaign. (It is too early to report on the results of the campaign.)

Want more information?

www.tc.gc.ca/irc_cri/index_e.html

TRANSPORT CANADA

2.3.2 A competitive, efficient and effective national transportation system ...

that contributes to these government-wide priorities:

• Dynamic Economy • Stronger Communities • Canada's Place in the World

Canada's transportation policies address the needs of Canadians from coast to coast. The many reforms put forward by Transport Canada have all contributed to improving the prosperity of this country. In the past two decades, transportation costs have not increased as rapidly as have those in the economy as a whole; if they had, they would be almost $10 billion more than they are today. As a result of the intense competition brought about by deregulation, most of these gains — approximately $8 billion — have been transferred to consumers and shippers in the form of lower prices. And because transportation contributes to the cost of everything we buy, import or export, these gains have contributed to making the Canadian economy more competitive and to improving the standard of living of all Canadians. Part of the country's success in controlling inflation has come from a transportation sector that translated productivity improvements into cost savings and price reductions.

Restructuring of Canada's Airline Industry

Faced with the chronic financial difficulties at Canadian Airlines International, it was necessary for the federal government to restructure the airline industry in a way that would cause the least possible disruption to communities, the travelling public and airline employees. This restructuring would create, initially at least, one dominant air carrier in the country. Accordingly, the government took action to ensure that five basic principles would be respected: protection from price gouging; protection of service to small communities; the fair treatment of employees; the fostering of competition; and the maintenance of Canadian ownership and control.

We want to achieve ...

- a safe and healthy Canadian airline industry, controlled by Canadians for Canadians;
- an airline industry that provides an acceptable service level to all points in Canada at fair prices; and
- an airline industry capable of competing with the biggest and best airlines in the world.

So here are some of the things we did ...

- Consulted extensively on the key issues with communities and the industry and with parliamentarians, the Canadian Transportation Agency and the Competition Bureau.
- Introduced in the House of Commons on February 17, 2000, the Airline Restructuring Act (Bill C-26). The bill included measures for dealing with predatory behaviour in the airline industry as well as mechanisms for reducing barriers to entry, thereby fostering competition for Air Canada from new and existing air carriers. The bill came into force on July 5, 2000.
- Received a three-year commitment from Air Canada to continue to provide post-merger domestic service to communities being served by Air Canada, Canadian Airlines, and their wholly owned subsidiaries.
- Received a two-year commitment from Air Canada that, in the merger process, there would be no involuntary layoffs or relocations of unionized employees of Air Canada, Canadian Airlines, or their wholly owned subsidiaries.
- Developed a new competitive framework for international air services and bilateral relations, including a review and liberalization of Canada's international air charter policy.

- As part of the policy considerations related to domestic airline restructuring, competition issues were handled by the Commissioner of Competition. The Commissioner received several undertakings from Air Canada: to relinquish slots at Toronto's Lester B. Pearson International Airport; to offer Canadian Regional Airlines for sale; and to commit not to start up a discount airline in eastern Canada before September 2001, should another Canadian air carrier (other than WestJet) commence discount services in eastern Canada before September 30, 2000.

And the results are encouraging!

We have new airlines providing domestic services, and existing air carriers have expanded their domestic networks.

We have appointed an independent transition observer to monitor and assess the impact of airline restructuring over the next 18–24 months, and report to Parliament through the Minister of Transport.

We have appointed an air travel complaints commissioner to the Canadian Transportation Agency. The Commissioner will review any complaint addressed to an airline that has not been resolved to the satisfaction of the travelling consumer.

We have a liberalized regime that allows the allocation of international routes to a wider selection of Canadian air carriers.

The *Official Languages Act* continues to apply in the case of Air Canada and its subsidiaries.

Want more information on airline restructuring?

www.tc.gc.ca/pol/en/T-Facts_E/Air/Airline_Restructuring_Menu_Page.htm

VIA Rail

In its 2000–2004 Corporate Plan, VIA Rail outlined the corporation's successes in meeting its long-term funding targets, including opportunities for improving the delivery of passenger rail services through better use of existing resources, and addressed the issue of partnership contracts with local private railways. Recognizing the urgency of VIA Rail's requirements, the government announced that $401.9 million in additional funding would be provided to the corporation over a five-year period. The goal is to put an end to the deterioration of Canada's passenger rail system and ensure that VIA can operate safely and efficiently in the years to come. This truly marks the beginning of a renaissance for passenger rail in Canada.

We want to achieve ...

- a safe and efficient national passenger rail system that provides Canadians with a viable, economic and environmentally sound transportation option.

So here are some of the things we did ...

- Developed, in conjunction with VIA Rail, its 2000–2004 Corporate Plan, which identified the urgent need to stabilize the corporation's existing network of trains and services, to address key health and safety concerns, and to provide for modest growth.

And the results are encouraging!

The additional funding in support of urgent capital improvements, health and safety projects and investments for growth will translate to more frequent rail services, more modern VIA trains and a more reliable system overall.

The improved rail system will provide a transportation option that will help reduce highway congestion and greenhouse gas emissions in the Quebec City–Windsor corridor and support tourism in Western and Atlantic Canada.

Want more information on VIA Rail?

www.viarail.ca

TRANSPORT CANADA

Intelligent Transportation Systems

Improvements in technology will address many of the challenges confronting transportation in Canada. Intelligent transportation systems (ITS) comprise a broad range of diverse technologies applied to transportation to improve safety, efficiency, reliability and environmental performance — without necessarily having to physically alter existing infrastructure. Canada's ITS Plan, developed by Transport Canada and announced by the Minister of Transport in November 1999, is aimed at promoting the development and deployment of ITS by and for all modes across urban and rural Canada. The department is leading the implementation of this plan, which will require sustained effort and leadership to ensure that the benefits of ITS are fully realized. To achieve the best possible results, we are working with the Intelligent Transportation Systems Society of Canada, the provinces, territories and municipalities, other federal departments such as Industry Canada and Environment Canada, academia, the private sector and the United States. During fiscal year 1999–2000, approximately $5 million was spent on this initiative.

Want more information on ITS?

An ITS Plan for Canada: En Route to Intelligent Mobility (TP 13501)

Canada's ITS Deployment and Integration Plan (TP 13542)

www.tc.gc.ca/pol/en/its/menu_e.htm

We want to achieve ...

- improved mobility and a smoother flow of traffic on congested corridors, making them safer and more environmentally sustainable;
- improved inter-modal transfers and processing of travellers and goods across international borders; and
- increased productivity through improved efficiency and reliability of transport operations.

So here are some of the things we did ...

- Funded ITS-related projects to accelerate the development and deployment of ITS across Canada:
  - made available $7 million in funding for commercial vehicle safety systems improvements to facilitate further ITS deployment;
  - entered into a contribution agreement to provide $250,000 to the ITS Society of Canada, which serves as the department's principal technical advisor on ITS; and
  - provided a $250,000 contribution to the University of Toronto to establish an ITS test bed for purposes of testing ITS applications and training students.
- Entered into partnerships with provinces and territories and the private sector to develop a joint ITS planning framework.
- Conducted ITS awareness sessions in Toronto, Vancouver, Calgary, Montreal and Moncton; participated in international ITS export missions; and sponsored and participated extensively in the 6th World Congress on ITS, held in Toronto in November 1999.

And the results are encouraging!

We've increased the awareness and knowledge of ITS across Canada and internationally. Governments at all levels — provincial, territorial and municipal — are developing ITS strategic plans to promote and guide ITS deployment.

Grain Transportation and Handling System

The Government of Canada introduced measures to increase efficiency and cut costs in Canada's grain handling and transportation system. Extensive consultations were undertaken by former Supreme Court Justice Willard Estey, followed by recommendations by Mr. Arthur Kroeger on how best to implement a more efficient system.

We want to achieve ...

- a commercial, competitive and accountable grain handling and transportation system that meets the needs of Canadians.

So here are some of the things we did ...

- Introduced amendments to the *Canada Transportation Act*.
- Announced measures dealing with a revenue cap, grain roads, new provisions for final offer arbitration, tendering for logistical services for grain, and facilitation of the transfer of branch lines to community-based short lines.

And the results are encouraging!

A revenue cap (effective August 2000) was established that will result in an estimated $178 million annual reduction in railway revenues for transporting grain; this represents an estimated 18 per cent reduction from forecast 2000–2001 revenue levels.

There is an increased capability for more commercial operation — the Canadian Wheat Board is now tendering at least 25 per cent of sales through Western Canadian ports.

The transfer of branch lines to community-based short lines has been facilitated and the final offer arbitration process simplified.

Want more information on grain transportation?

www.tc.gc.ca/railpolicy/default_e.htm

TRANSPORT CANADA

Canada's Airports

Airport programs, including the divestiture of all but remote airports, are designed and implemented to ensure that Canada and Canadians have the best possible airport system. By fostering more commercial and locally accountable airport management and producing self-sufficient airports, these programs ultimately reduce the burden on the Canadian taxpayer. Transport Canada plays many roles with respect to the country's airports — we are the landlord for the largest and busiest airports; we continue to operate the remote airports and those not yet transferred; we provide funding to eligible airports through the Airports Capital Assistance Program (ACAP) to assist in financing capital work relating to safety, asset protection and cost reduction; we negotiate airport transfer agreements; and we maintain an oversight and monitoring role for the airports system.

We want to achieve ...

- a reduced burden on the federal taxpayer for the operation of Canadian airports; and
- an adequate, safe, efficient and environmentally responsible airports system.

So here are some of the things we did ...

- Transferred an additional 10 airports to local interests. Of the 136 airports (excluding remote sites) originally owned, operated or subsidized by Transport Canada, 115 (85 per cent) have been transferred.
- Contributed $20 million for eligible projects at 64 airports through ACAP.
- Undertook a comprehensive lease review of the first four Local Airport Authorities (LAA) established to operate airports in Canada (Vancouver, Calgary, Edmonton and Montreal). The review was mandated to assess the success of the divestiture policy and to identify issues impeding effective service delivery.
- Completed an evaluation of ACAP (following its fifth year of operation) and an internal audit of selected ACAP projects and overall program administration — and renewed the program for another five years.
- Completed a framework paper describing our oversight and monitoring role, and created a data base of airport statistics, financial information, etc.

And the results are encouraging!

The LAA Lease Review found that the LAA airports — and other National Airports System (NAS) airports — were well operated, but identified some problem areas that could diminish the effectiveness of the system. We have now started work on resolving the issues, and future adjustments may be made to the National Airports Policy. This could include some revisions to the policy regime for airports.

As a result of the LAA Lease Review, airport authorities and other key stakeholders have an increased awareness of the policy issues facing the government, as well as the weaknesses in the framework within which the airport authorities operate. Several authorities have started to adopt industry best practices in the field of governance.

The ACAP evaluation confirmed the ongoing need for the program. As a result of the audit, a comprehensive management action plan is being implemented to address the findings and recommendations in areas such as the implementation of a cost-effective framework for managing ACAP funding, environmental issues, mobile equipment and asset maintenance.

Want more information on airport programs?

National Airports Policy

Airports Programs and Divestiture Status Report

LAA Lease Review Consultation Report, April 1999

www.tc.gc.ca/airports/nap/airNapMSR_en.htm

Canada's Ports

The National Marine Policy was developed to further the government's initiative to rationalize the Canadian transportation system by establishing a network of major ports comprising independently managed Canada Port Authorities (CPA) in conjunction with the divestiture of all but the remote regional/local ports. To facilitate the regional/local transfers, which are planned for completion by March 31, 2002, the department has in place a $125 million Port Divestiture Fund (PDF) and a $40 million Port Transfer Fund (PTF). The 1999–2000 gross expenditures for regional/local port divestitures totalled $24 million, while the revenues from port operations (net of commissions) were $18 million.

We want to achieve ...

- a reduced burden on the federal taxpayer for the operation of Canadian ports; and
- an adequate, safe, efficient and environmentally responsible ports system.

So here are some of the things we did ...

- Issued Letters Patent to 17 of the 18 ports initially designated to become CPAs (the Port of Hamilton is not yet designated). In addition to the original 18 ports, application for CPA status was also received from two other ports. The Belledune Port Authority received CPA status in March 2000, while the application from the Oshawa Harbour Commission has been approved and CPA status is expected in late 2000.
- Transferred or partially divested an additional 21 port facilities/sites. Since the start of the divestiture program in 1995, a total of 358 public port facilities have been transferred or otherwise removed from the department's inventory.
- Provided $18 million to local interests through the PDF and expended $6 million from the PTF to help deliver the program.
- Worked closely with provincial officials to:
  - facilitate the transfer of 10 ferry wharves to the Province of Quebec; and
  - transfer British Columbia water lots to potential divestees.

And the results are encouraging!

We have reduced by $21 million the net parliamentary appropriations for the support of public port operations (from $27.7 million in 1995–96 to $7 million in 1999–2000).

CPAs now have the autonomy and flexibility to operate according to business principles, and stakeholders' interests are better represented through the new CPA governance structure.

Want more information on ports?

1999–2000 Annual Report on Port Divestiture and Operations

www.tc.gc.ca/portprograms/en/menu.htm

TRANSPORT CANADA

Federal Surface Transportation Programs

Highways. A good highway infrastructure is critical to the country's economic health and the safety of Canadians. Highways support the bulk of Canada's trade activity, with 75 per cent of all freight shipments handled by trucks. Highways also support 90 per cent of all inter-city travel. Although highway matters in Canada are a provincial responsibility, the department's role is to work closely with provinces and territories, and in some cases municipalities, to ensure that the mobility of persons and goods across Canada continues to be supported and that the economy is enhanced by the transportation system. Over the years, Transport Canada has participated in a series of federal and provincial cost-shared funding agreements to preserve and improve the safety of the existing highway system. These efforts not only support transportation, both domestically and internationally, but also economic development, tourism, telecommunications, culture, and the environment.

Did You Know?

More than 40 per cent of Canada's Gross Domestic Product, and one in three jobs, depend on trade — and highways support the bulk of our trade activity.

We want to achieve ...

- an adequate, safe, efficient and environmentally responsible surface transportation infrastructure for Canada.

So here are some of the things we did ...

- Improved and modified the highway contribution management system to comply with the Auditor General's audit comments. All current project management systems for federal/provincial and federal/territorial highway agreements were updated to ensure that financial management information requirements are in place to meet agreement obligations; this allows for better project tracking and analysis. New agreements define the engineering guidelines to be used in the construction of jointly funded projects and ensure that visible joint government approvals are in place for longer periods of time. As well, contribution agreements now include an emphasis on early environmental assessment before construction begins.
- Administered seven cost-shared highway funding agreements that provided $138 million to five provinces — Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Quebec — facilitating provincial highway infrastructure programs.
- Invested $25.6 million in the Jacques-Cartier and Champlain Bridges, and $12.6 million in the Victoria Bridge, all in Montreal.
- Created the Canadian National Committee of the World Road Association to enable Canadian representatives, from both government and business, to communicate on road transportation issues.

And the results are encouraging!

Federal highway contribution resources are being used more effectively.

The Veterans Memorial Highway (Highway 416) in Ontario, the Route 1 perimeter in Prince Edward Island, and Route 2 (31 kilometres of new four-lane highway between Saint-Basile and Saint-Leonard) in New Brunswick have been completed.

Through the Canadian National Committee of the World Road Association, Canadian businesses and governments have access to international research related to road transportation, including technical and practical experiences and best practices. This committee has opened new doors for Canadian businesses by enabling the sharing of information to enhance their objectives and deliverables.

2.3.3 Environmental awareness and stewardship ...

that contributes to these government-wide priorities:

• Children **• The Environment** **• Stronger Communities**

Sustainable development and climate change will continue to be major public issues for the foreseeable future, and are two of the key challenges to be faced by the transportation sector on a global basis. Current growth rates suggest that 800 million more people will own cars over the next 40 years. Sustainable transportation is thus a shared responsibility among governments, industry and the Canadian public; Canadians are increasingly aware of the challenges facing the transportation sector and are looking to the federal government for leadership. Transport Canada is committed to promoting a sustainable transportation system for Canadians by integrating environmental considerations into all its policies, programs and operations. This section discusses the key accomplishments and the progress made last year in support of sustainable transportation — climate change, smog management and the management of contaminated sites. Activities in these areas support the commitments of Transport Canada's Sustainable Development Strategy (SDS) *(see Section 3.2 on pg. 35 for detailed information on our SDS)*.

Transportation and Climate Change

Transportation is the largest single contributor of greenhouse gas emissions in Canada, producing some 25 per cent of total emissions. Forecasts estimate that transportation emissions will be 32 per cent above 1990 levels by the year 2010. The Government takes this issue very seriously; the 1999 Speech from the Throne restated its commitment to the Kyoto targets. If ratified, the Kyoto Protocol will commit Canada to reducing its emissions by six per cent below 1990 levels between 2008 and 2012. As co-sponsor and co-chair of the Transportation Table on Climate Change, Transport Canada works with all levels of government, private industry stakeholders and non-governmental organizations to facilitate the development and implementation of a national strategy on climate change.

We want to achieve ...

- a reduction in greenhouse gas emissions from the transportation sector, in support of Canada's national target.

So here are some of the things we did ...

- Submitted to Transport Ministers and the National Climate Change Secretariat an options paper that identified potential measures to reduce greenhouse gas emissions from Canada's transportation sector, and assessed the costs, benefits and impacts of those measures.
- Completed 25 analytical studies on various opportunities for reducing emissions from the transportation sector. The studies were posted on a public web site and served as input to the options paper.
- Consulted on the options paper with over 400 stakeholders in eight cities across Canada and, based on the results, completed a companion report to the options paper.

And the results are encouraging!

Stakeholder engagement is significantly higher and their awareness of climate change issues and the opportunities to reduce greenhouse gas emissions in the transportation sector is greatly increased.

We now have an improved database on emissions from transportation in Canada for government and Canadians.

Want more information on climate change?

www.tc.gc.ca/envaffairs/english/climatechange/ttable

TRANSPORT CANADA

Air Pollution

Polls have shown that Canadians are particularly concerned about the impact of air pollution on their health and quality of life. Because Canada's transportation sector is responsible for 40 to 50 per cent of smog-forming emissions, Transport Canada is working with interdepartmental and international organizations to develop Canadian standards for air quality. The department also supports programs to raise awareness of air quality issues.

We want to achieve ...

- a reduction in the impact of air emissions from the transportation sector; and
- improved air quality for Canadians.

So here are some of the things we did ...

- Partnered with Environment Canada to draft Phase 3 of the *Federal Smog Management Plan*, which will serve as the federal strategy to implement Canada-wide standards on particulate matter and ozone.
- Partnered again with Environment Canada to provide 16 (free and voluntary) Vehicle Emissions Inspection Clinics across Canada. A "no fees–no fines" approach was taken to encourage motorists to participate; a failing grade brings only a suggestion to have work done on the vehicle.
- Contributed to the development of an international protocol under the United Nations Economic Commission for Europe to reduce smog.
- Conducted, through the International Civil Aviation Organization's Committee on Aviation Environmental Protection, a survey of international airports on air emissions and practices to control them.

And the results are encouraging!

The public is much more aware of vehicle emissions and their effect on the environment — and of the importance of good vehicle maintenance.

National standards on smog have been implemented.

Results from the survey on international airports are being used to develop best management practices for an ICAO circular titled "Operational Opportunities to Minimize Fuel Use and Reduce Emissions."

Environmental Management

Transport Canada is responsible for the environmental management of its sites, which include airports, storage areas and office buildings, and is working to promote the use of environmental management systems (EMS) and best practices within the transportation sector. The department's EMS was expanded in 1999 to include a broader scope of departmental activities and operations.

We want to achieve ...

- widespread application of sound environmental management practices within Transport Canada and the transportation sector.

So here are some of the things we did ...

- Contributed to the Canadian Standards Association document, *Guide to the Implementation of ISO 14001 at Airports,* to help airport operators in Canada achieve conformance with the international standard. Also partnered with Environment Canada to apply the ISO 14001 EMS to the Aircraft Services Directorate's maintenance hangar at the Ottawa International Airport.
- Analysed the environmental effects of the airport storm water management program to improve the operational management of glycol effluent.
- Continued to implement an EMS framework. Ten targets have been developed; the sound management of all storage tank facilities owned by Transport Canada is an example.
- Purchased 20 alternative fuel vehicles for Transport Canada's vehicle fleet. The department's passenger vehicle fleet now contains 32 alternative fuel vehicles — which represents 10.4 per cent of the fleet, up from 4.6 per cent in 1998.

And the results are encouraging!

We're seeing an improved understanding of the environmental impacts of aircraft hangar operations and of the application of ISO 14001 EMS standards at transportation facilities.

Reduced by 38 per cent from the previous de-icing season the incidents of excess glycol effluent at Transport Canada airports.

Of the ten EMS targets, three have been met and four are on track. Through improved storage tank management, Transport Canada has increased the number of storage tanks in compliance with the *Canadian Environmental Protection Act* regulations: from 40 per cent compliance in 1998 to 78 per cent in 1999.

The alternative fuel vehicles are reducing emissions from Transport Canada's passenger vehicle fleet.

Want more information on our EMS?

Second Annual Environmental Management Systems Report

TRANSPORT CANADA

Environmental Remediation of Contaminated Sites

Transport Canada is working to mitigate and, as much as possible, prevent environmental damage from transportation activities. One important activity is the conduct of environmental assessments and the identification and management of contamination on property owned, or previously owned, by Transport Canada. If not properly managed, contaminated sites could lead to health and safety concerns and legal liabilities. To this end, the department works with interdepartmental working groups for a consistent federal approach to the management of contaminated sites.

We want to achieve ...

- prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities; and
- a reduction in the impact of transportation on the environment.

So here are some of the things we did ...

- Developed an action plan with NAV CANADA to conduct site remediation at 140 leased sites and to monitor land remediation at sold or assigned sites.
- Classified Transport Canada's contaminated sites in accordance with the Canadian Council of Ministers of the Environment National Classification System:
  - of 432 sites, 368 have been assessed and are known to be contaminated, and 64 are suspected of being contaminated; and
  - 115 contaminated sites have been classified for degree of contamination.
- Spent approximately $13 million cleaning contaminated sites and $2.5 million undertaking environmental site assessments.

And the results are encouraging!

We have established a baseline inventory of Transport Canada's contaminated sites. This is an important step in the remediation process because it provides the starting point from which progress can be measured.

2.4 1999–2000 FINANCIAL SUMMARY BY BUSINESS LINE

Policy	*($000s)*
Planned Spending	296,806
Total Authorities	*380,877*
Actual Spending	**378,319**

Programs and Divestiture	*($000s)*
Planned Spending	289,876
Total Authorities	*189,871*
Actual Spending	**166,333**

Safety and Security	*($000s)*
Planned Spending	237,757
Total Authorities	*272,505*
Actual Spending	**264,962**

Departmental Administration	*($000s)*
Planned Spending	76,566
Total Authorities	*95,734*
Actual Spending	**94,311**

Transport Canada Total	*($000s)*
Planned Spending	901,005
Total Authorities	*938,986*
Actual Spending	**903,924**

3 HORIZONTAL ISSUES

3.1 TRANSFER PAYMENTS

The following table presents information concerning each of our transfer payment programs for which the total estimated cost (TEC) of the program exceeds $5 million.

Program Name	1999–2000 Actual Spending	Our objective is to ...	And the expected results ...
Policy			
Grant to the Province of British Columbia for ferry and coastal freight and passenger services (ongoing program).	$22 M	Assist the Province in providing ferry services in the waters of British Columbia.	Transportation links to the national surface transportation system from various regions and isolated areas of British Columbia.
Contribution for non-VIA Rail passenger services (TEC $37.3 M).	$6.7 M	Ensure the provision of transportation services to remote regions.	Continued access to rail service for Canadians in remote areas (between Sept-Îles and Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie and Hearst; and Toronto and North Bay).
Contribution for ferry and coastal passenger and freight services (ongoing program).	$7 M	Encourage the efficient operation of passenger and road vehicle ferry services by subsidizing private operators' deficits.	Ferry services between Wood Island and Caribou; and Souris and Cap-aux-Meules.
Payment to the Canadian Wheat Board (CWB) for hopper cars for the transportation of grain in Western Canada (ongoing program).	$20 M	Assist the CWB with the acquisition and leasing of hopper cars.	Efficient transportation of grain in Western Canada.
Contribution toward the Quebec Bridge Restoration Program (TEC $6 M).	$0.6 M	Assist CN Rail with the restoration of the Quebec Bridge, which was originally built by the federal government in 1918.	Continued safe operation of vehicle and train traffic on the bridge.
Ferry service operating agreements with NFL Holdings Inc. (TEC $11.9 M).	$2.8 M	Encourage the efficient operation of passenger and road vehicle ferry services by subsidizing private operators' deficits.	Reduce costs and increase efficiencies for ferry services between Saint John and Digby, and Yarmouth and Bar Harbour.
Contribution under the System Improvement Reserve Fund (TEC $51.3 M).	$2.3 M	Fund innovative alternatives to traditional railway branch line operations used in grain transportation.	Reduce the long-term system costs and improve the efficiency of the grain transportation system without reducing service quality.

Program Name	1999–2000 Actual Spending	Our objective is to ...	And the expected results ...
Programs and Divestiture			
Contributions for the operation of non-National Airport System (NAS) airports (ongoing program).	$12.2 M	Provide operating subsidies to airport sites across Canada.	Safe operations at non-NAS airports.
Airports Capital Assistance Program ($35 M annual maximum).	$20.2 M	Assist eligible airports in financing capital projects.	Safe operations, protection of assets, and reduced costs at non-NAS airports.
Port Divestiture Fund (TEC $115 M).	$16.6 M	Provide assistance/incentive to potential non-federal port operators to assess the business opportunity of bringing the port property to a minimum safety and operating standard and/or encourage acceptance of the port and facilities with an undertaking to continue port operations or turn the site to alternative uses.	Facilitate the transfer/ divestiture of regional/local ports to local groups (implementation of the National Marine Policy).
Provision of a financial contribution in consideration of the transfer of the Port of Churchill (TEC $14.2 M).	$5.4 M	Provide assistance for capital work to effect the port's transfer to the Hudson Bay Port Company.	Transfer the Port of Churchill to the new operator in a state that is operationally and environmentally sound.
Contributions to provinces toward highway improvements to enhance overall efficiency and promote safety while encouraging regional, industrial development and tourism (ongoing program).	$41.2 M	Participate in joint federal-provincial financing of the construction, strengthening and improvement of certain highway links and roads.	Improve transportation safety and efficiency and promote economic development.
Newfoundland Regional Trunk Roads (TEC $235 M).	$26.5 M	Improve highway capacity in lieu of rail transportation following the termination of most rail links.	Improve transportation safety and efficiency and promote economic development.
Trans-Canada Highway (TCH) Agreement — Newfoundland (TEC $405 M).	$32.9 M	Construct links of the TCH in Newfoundland and Labrador in exchange for the termination of rail operations in the province.	Strengthen and improve the TCH in Newfoundland and Labrador.

Transfer Payments (cont'd)

Program Name	1999–2000 Actual Spending	Our objective is to ...	And the expected results ...
Statutory payments to CN Rail in respect of the termination of tolls on the Victoria Bridge in Montreal, and for the rehabilitation work on the roadway portion of the bridge (ongoing program).	$13.4 M	Compensate CN for the federal decision to remove tolls, and to contribute to a major rehabilitation of the roadway portion of the bridge.	Defray negative impact on CN's revenues of the removal of the tolls and support safe operation of vehicles on the bridge and approaches.
Statutory Northumberland Strait Crossing subsidy payment (ongoing program).	$45.9 M	Honour constitutional obligation to provide transportation link between Prince Edward Island and the mainland.	Provide continuous and efficient year-round transportation for people and goods between Prince Edward Island and the mainland.
Transition Assistance Program in respect of the elimination of the Atlantic Region Freight Subsidies (TEC $326 M).	$30.6 M	Establish a transition program to facilitate adjustment to the elimination of transportation subsidies.	Enhance transportation system efficiencies by investing in highways or other freight transportation infrastructure in Atlantic Canada and Eastern Quebec.
Strategic Capital Investment Initiative — Highways (TEC $575 M).	$6.6 M	Respect the commitment made by the federal government in an Economic and Fiscal Statement in December of 1992 to strengthen our national transportation system.	Cost-shared highway improvements with provinces and territories to achieve transportation efficiency, safety, competitiveness, prosperity, and job creation.
Safety and Security			
Payments in support of crossing improvements approved under the *Railway Safety Act* (ongoing program).	$7.4 M	Provide assistance to railway companies and/or road authorities to carry out works to improve safety at public road/railway grade crossings.	Reduce the risk of collisions and casualties at public road/railway grade crossings.
National Safety Code (TEC $20 M).	$3.9 M	Provide assistance to provinces and territories in support of the uniform application of the National Safety Code Standards to extra-provincial carriers.	Improve safety levels, safety monitoring capabilities, and national uniformity of standards.

3.2 SUSTAINABLE DEVELOPMENT STRATEGY

With its large land mass and low population density, Canada depends perhaps more than any other country in the world on effective transportation networks for its economic and social well-being. Transport Canada's Sustainable Development Strategy (SDS), tabled in the House of Commons in December 1997, identified eight strategic challenges. These challenges were identified in close consultation with stakeholders, interested individuals and organizations, other federal government departments and provinces. Transport Canada is now working in partnership with others to move forward in each of these areas to ensure a more sustainable transportation system — one that is safe, efficient and environmentally sustainable for Canada's present and future generations.

Challenge 1
We want to: Minimize the risk of environmental damage from transportation accidents.

Our objective was to ...	So here are some of the things we did ...	And the results are encouraging!
Support amendments to the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*.	• Tabled amendments (Bill C-28) in March 2000.	Progress toward a more efficient and focused national safety regime, which should have a positive impact on carrier safety and, in turn, reduce the risk of environmental damage from accidents.
Provide input, through the International Maritime Organization (IMO), to the development of a *Code of Polar Navigation*.	• Submitted to the IMO a consolidated report of Canada's comments, together with a revised draft of the Arctic Guidelines. Both of these were discussed at the 43rd Meeting of the Design and Equipment Sub-committee in April 2000.	Progress toward marine shippers' acceptance of and conformity to international guidelines, which will address pollution prevention, regulation, and operational measures pertaining to transportation activity in Arctic waters.
Continue to administer, enforce and promote the mandatory Emergency Response Assistance Plan (ERAP) program for the transportation of dangerous goods.	• Clarified ERAP requirements and inspection procedures.	Increased awareness of environmental safety, preventive measures, and mitigation planning.

Want more information? Our SDS is available in hard copy or on the Web.

www.tc.gc.ca/envaffairs

TRANSPORT CANADA

Challenge 2
We want to: Promote the "greening" of operations in the transportation sector.

Our objective was to ...	So here are some of the things we did ...	And the results are encouraging!
Continue the implementation of an Environmental Management System (EMS) at Transport Canada.	See the "Environmental Management" section on page 29 for information on this objective. *Want more information?* Transport Canada's second EMS annual report is on our web site.	See the "Environmental Management" section on page 29 for information on this objective.
Improve the operational management of glycol effluent through the analysis of an airport water management program.	See the "Environmental Management" section on page 29 for information on this objective.	See the "Environmental Management" section on page 29 for information on this objective.
Identify contaminated Transport Canada lands, perform site remediation, and complete the contaminated sites inventory.	See the "Environmental Remediation of Contaminated Sites" section on page 30 for information on this objective.	See the "Environmental Remediation of Contaminated Sites" section on page 30 for information on this objective.
Develop a Cumulative Effects Assessment Guide.	• Adopted the Canadian Environmental Assessment Agency (CEAA) Guide — rather than develop our own departmental guide — since the CEAA incorporated Transport Canada's requirements.	Officials are better able to assess the cumulative impacts of proposed projects.
Work with carriers and shippers to explore tools such as life-cycle management and eco-efficiency for use in the transportation industry.	• Participated in a multi-stakeholder working group to finalize the Canadian Standards Association *Guide to the Implementation of ISO 14001 at Airports.* • Participated in an interdepartmental working group to draft a report on the benefits of eco-efficiency. *The Role of Eco-Efficiency: Global Challenges and Opportunities in the 21st Century* (to be released in late 2000).	Progress toward an increased understanding and application of life-cycle management and eco-efficiency concepts in transportation.

Challenge 3
We want to: Reduce air emissions from transportation sources.

Our objective was to ...	So here are some of the things we did ...	And the results are encouraging!
Continue to work with the ICAO Committee on Aviation Environmental Protection to: • reduce source emissions from aircraft and ensure attainment of the strictest technological standards; and • develop and promote technologies and best operating practices.	• Incorporated into the Canadian Aviation Standards the latest ICAO Engine Emission Standards (effective 23 November 1999) — cost is estimated at $45,000. • Conducted through the ICAO working group a survey of international airports to gain a better understanding of current air quality management practices at airport facilities (57 airports responded).	Adoption into the Canadian Aviation Regulations new emission standards and applications for aircraft engines, which will contribute to reduced emissions and fuel consumption from Canada's aviation fleet.
Continue to participate in the "Electric Vehicle – Montreal 2000" project, which enables the department's Quebec Region to integrate two electric vehicles into its operational fleet.	• Purchased two electric vehicles and recharging terminals for use in Transport Canada's Quebec Region. Employees use the vehicles frequently for short trips.	Reduced vehicle emissions from Transport Canada's fleet and operations.
Work with Environment Canada, through a Memorandum of Understanding with the Railway Association of Canada, to establish a voluntary cap (115 kilotons per year) on the total NO_x emissions from locomotive engines.	• Amended the *Railway Safety Act* (effective June 1, 1999), which gives the department the legislative authority to regulate locomotive emissions and to deal with environmental issues.	Improved monitoring of total railway industry NO_x output (in partnership with Environment Canada). Progress toward a reduction in NO_x emissions from the rail sector.
Enforce the Motor Vehicle Safety Regulations on emissions standards.	• Audited compliance for the 1999 model year, through vehicle testing, part number checks and review of certification documents.	Motor vehicle compliance with emission standards — of 18 vehicles purchased for testing, 6 have been tested to date and all have passed. Reduced motor vehicle emissions — certification documents were reviewed for 28 engine families, which led to vehicle manufacturers initiating 18 emission recalls involving a total of 38,871 vehicles for 1999 calendar year.

Challenge 3 *(cont'd)*

We want to: Reduce air emissions from transportation sources.

Our objective was to ...	So here are some of the things we did ...	And the results are encouraging!
Monitor new motor vehicle fuel consumption performance according to the Government/ Industry Fuel Consumption Program.	• Monitored fuel consumption through a combination of numerical data audits and testing of sample vehicles. • Fuel consumption performance activities were carried out by six people at an estimated cost of $672,000.	1999 passenger cars as a whole performed better than the Company Average Fuel Consumption target of 8.6 litres/100 km — by achieving a fleet average fuel consumption of 8.0 litres/100 km.
Co-sponsor, co-chair and support the Climate Change Transportation Table as part of Canada's response to the Kyoto Protocol, and conduct follow-up consultations with stakeholders to obtain support for the implementation of specific climate change measures.	See the "Transportation and Climate Change" section on page 27 for information on this objective. *Want more information?* www.tc.gc.ca/envaffairs/english/climatechange/ttable	See the "Transportation and Climate Change" section on page 27 for information on this objective.
Implement Transport Canada's commitments in the Federal Smog Management Plan by supporting the introduction of Canada-wide standards on particulate matter and ozone. Conduct annual vehicle emissions inspection clinics.	See the "Air Pollution" section on page 28 for information on this objective.	See the "Air Pollution" section on page 28 for information on this objective.

Challenge 4

We want to: Promote education about and awareness of sustainable transportation.

Our objective was to ...	So here are some of the things we did ...	And the results are encouraging!
Develop a partnership program with stakeholders to promote innovative approaches to sustainable transportation (e.g., through pilot projects). *Want more information?* www.tc.gc.ca/envaffairs/MOST	• Launched in September 1999 the Moving On Sustainable Transportation (MOST) program — which will provide $1 million over three years to environmental, industry, academic and other groups — to encourage the development of innovative tools, approaches and practices that will increase the sustainability of Canada's transportation system.	Twenty-two proposals for sustainable transportation initiatives were submitted and reviewed by an external advisory committee. In June 2000, the Minister announced that six projects will receive approximately $200,000 in MOST funding.
Develop and implement an internal program to promote sustainable development within the department.	• Conducted an internal survey to determine the commuting habits of employees in the National Capital Region.	Better understanding of transportation modes by departmental employees — 70 per cent of employees walk, bike or bus to work.

Challenge 5

We want to: Assess the department's direct budgetary transfers for their environmental impact.

Work toward meeting this challenge is ongoing.

Challenge 6
We want to: Refine sustainable transportation indicators.

Our objective was to ...	So here are some of the things we did ...	And the results are encouraging!
Create a stakeholder steering committee concerning indicators for greenhouse gas emissions.	• Commissioned the Centre for Sustainable Transportation to undertake a literature review of sustainable transportation indicators, including greenhouse gas indicators. • Worked in co-operation with Natural Resources Canada and Environment Canada to develop indicators for fuel consumption, greenhouse gas, and criteria air contaminants for the Climate Change strategy.	Received stakeholder input and support for indicators to measure greenhouse gas emissions.
Organize an international conference on sustainable transportation indicators.	• Sponsored "Indicators of Transportation Activity, Energy and CO_2 Emissions" in Stockholm, Sweden, in May 1999 at an approximate cost of $21,000.	International input and support for indicators to measure greenhouse gas emissions.

Challenge 7
We want to: Understand the environmental costs of transportation.

Our objective was to ...	So here are some of the things we did ...	And the results are encouraging!
Prepare a paper on the case for incorporating social and environmental costs in transportation pricing, and on potential responses by the department.	• Launched the IMPETUS project in February 2000, which will provide the conceptual development of a social cost-accounting framework for transportation. • Completed a series of analytical studies on economic instruments, such as fuel taxes and emissions trading.	Better understanding of environmental costs and the need to consider these in decision-making.

Challenge 8

We want to: Develop and promote the application of cleaner transportation systems and technologies.

Our objective was to ...	So here are some of the things we did ...	And the results are encouraging!
Undertake research and development (R&D) projects that are directly related to sustainable transportation, safety and efficiency.	• Continued the research, development and adoption of cleaner and safer transportation systems and technologies. • Delivered an R&D program that has attracted national and international partners, at a cost of $10 million during 1999–2000, a portion of which went to sustainable transportation projects.	Transport sector operators and suppliers are adopting proven new innovations as a result of the department's R&D activities (e.g., improved aircraft de-icing fluids, security technology at airports, intelligent transportation systems and accessible transportation systems).
Seek the best niches in which to develop technologies for international use, such as intelligent transportation systems and advanced fuel cells.	• Showcased domestic technologies at the 6th World Congress on ITS in June 1999. Approximately $500,000 was spent sponsoring and participating in the Congress. • Supported international trade missions to promote Canadian ITS expertise.	Increased export opportunities and strategic alliances for Canadian ITS firms.

3.3 LEGISLATIVE AND REGULATORY INITIATIVES

Within the federal government, Transport Canada is one of the most active regulators — the department is involved in 54 acts with primary or shared responsibility (20 of which are transportation-related) and over 600 regulations with thousands of sections and numerous incorporated documents. We are striving to "regulate smarter" by modernizing, streamlining and improving the regulatory process. This is being achieved by evaluating regulatory and compliance tools and then choosing the best, harmonizing regulations and, in the long term, developing a strong safety culture.

Purpose of Initiative	Expected Results	Performance Indicators	Achievement / Progress
Amend the ***Canada Shipping Act*** — (Track 2 amendments) to modernize, streamline and reorganize the Act, making it clearer and easier to understand and use. Transport Canada works with other government departments and the marine industry to ensure the proposed amendments are up to date with new technologies and revised domestic and international standards.	• prevention of human injury and loss of life • prevention of environmental damage • improved enforcement and compliance schemes	• number of accidents and fatalities • number of pollution incidents • compliance rate	Transport Canada has demonstrated to the marine industry its commitment to reform the Act through an open consultation process. Bill C-35 was introduced in the House in June 2000. *Want more information?* Bud Streeter (613) 998-0610 www.tc.gc.ca/canadashippingact
Adopt a new **Marine Liability Act** — to consolidate existing marine liability regimes into a single statute, modernizing the language and reflecting Canadian shipping activities. The department received assistance and input from various industry stakeholders (e.g., Canadian Maritime Law Association and Canadian Board of Marine Underwriters) as well as from other government departments.	• prompt and adequate compensation for marine accidents • improved awareness about potential exposures and insurability • a liability regime that protects the rights of Canadians travelling by water	• compliance rate • length of time for processing claims • feedback from ship owners and travellers	Bill S-17 was introduced in the Senate on March 2, 2000. Stakeholders expressed support for the bill during Senate hearings. *Want more information?* Jerry Rysanek (613) 998-0708

Purpose of Initiative	Expected Results	Performance Indicators	Achievement / Progress
Amend the ***Railway Safety Act*** — to modernize the legislative and regulatory framework of Canada's rail transportation system. These amendments were sponsored by Transport Canada in consultation with the railway industry, railway unions, the Federation of Canadian Municipalities, the Canada Safety Council, Transport 2000, and provincial officials.	• safe railway operations and practices with the adoption of a safety management system (SMS), a formal framework for integrating safety into daily operations • increased voluntary compliance • collaboration and participation of interested parties in improving railway safety • a regulatory regime that will ensure the continuing safety of railway operations in Canada	• availability of safety performance data based on the SMS • public and employee fatality and injury data • property damage resulting from railway incidents • environmental impact of incidents	Transport Canada conducted comprehensive stakeholder consultations — consensus was reached and stakeholder concerns addressed. Bill C-58 received Royal Assent on February 1, 1999. Provisions of the new act came into force on June 1, 1999. SMS regulations were published in the *Canada Gazette, Part I,* in February 2000. *Want more information?* Terry Burtch (613) 998-2984
Amend the ***Motor Vehicle Transport Act, 1987*** — to provide a safety regime based on the National Safety Code (NSC) for Motor Carriers, which will require every commercial truck and bus carrier to be rated according to safety performance. The department is working with provinces and the industry to develop the revisions; the revised act will facilitate negotiations with both the U.S. and Mexico for reciprocity of motor carrier safety regimes. Administration of the Act is delegated to provincial enforcement authorities.	• consistency in provincial application of the NSC (Standard 14 — Safety Ratings) • reduced injuries and fatalities resulting from the involvement of extra-provincial carriers • the safest roads in the world	• number of safety fitness certificates issued • compliance rate • analyses of collision information and other performance statistics • accident and fatality rate	Bill C-28 was introduced in the House on March 2, 2000. *Want more information?* Derek Sweet (613) 998-1990

Purpose of Initiative	Expected Results	Performance Indicators	Achievement / Progress
Introduce the proposed **Transportation Appeal Tribunal of Canada Act** — which will replace the Civil Aviation Tribunal as a multi-modal transportation tribunal reviewing the actions taken under several pieces of transportation legislation — *Aeronautics Act, Canada Shipping Act, Railway Safety Act, Canada Transportation Act,* and *Marine Transportation Security Act*. In consultation with stakeholders, including labour and industry, Transport Canada is developing the policy, legislative and administrative framework for the creation of the new Tribunal.	• increased consistency in the treatment of those we regulate • use of administrative compliance tools • a simplified, modern and effective review mechanism	• user feedback • frequency of use of Tribunal • timelines for holding hearings and rendering decisions • cost of hearings • comparative rates of using judicial *versus* administrative compliance tools *The Tribunal will be an independent body that determines its own performance indicators.*	After completing the policy analysis and resolution of issues, the department received approval to draft legislation. Consultation on the draft legislation is expected in fall 2000, followed by tabling in the late fall. *Want more information?* Kimberly Ellard (613) 993-1235
Pursuant to the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992,* amend the **Transportation of Dangerous Goods (TDG) Regulations** — to rewrite the regulations clearly and precisely, making the information more accessible to the reader. In developing these "clear language" regulations, the department works closely with the provinces and territories, foreign governments and international organizations.	• user-friendly regulations that are easier to read and understand by the people who use them most — truckers, shippers and other industry personnel • increased compliance with regulatory requirements • improved public safety in the transportation of dangerous goods in Canada	• user feedback • compliance rate • accident/incident rate	Regulations were revised based on comments received after publication in the *Canada Gazette, Part I.* Regulations will be published in the *Canada Gazette, Part II* in the fall of 2000. *Want more information?* Dr John Read (613) 990-1147 www/tc.gc.ca/tdg/en/menu.htm

Purpose of Initiative	Expected Results	Performance Indicators	Achievement / Progress
Pursuant to the *Aeronautics Act*, create the new **Canadian Aviation Security Regulations** — to consolidate, strengthen and update the Air Carrier Security Regulations and the Aerodrome Security Regulations. The new regulations will strengthen provisions relating to weapons, access control, threat response and reporting, and will extend the Minister's authority to sectors of the aviation industry not previously covered. The department developed these regulations in consultation with air carriers, aerodrome operators, labour unions, industry associations, airport law enforcement services, federal and provincial government agencies, and other stakeholders.	• enhanced stakeholder awareness and co-operation • increased compliance and enforcement • extended authority to issue mandatory security measures for aerodrome operators and others indirectly involved in commercial air transportation • enhanced civil aviation security in Canada	• compliance rate • client satisfaction surveys/feedback	The new regulations came into effect in March 2000. *Want more information?* Jim Marriott (613) 990-5520

TRANSPORT CANADA

3.4 MODERNIZING COMPTROLLERSHIP

(and other management improvement initiatives)

Good comptrollership practices are all about good management — and this responsibility rests with all Transport Canada managers. Improving the quality of service delivery and achieving results is a high priority for the department. The modernization of comptrollership is an enabling initiative in making these happen, through strengthening our risk management framework, ensuring appropriate control systems, establishing a common set of values and ethics to guide decision-making, and integrating performance results information.

Transport Canada has established a comptrollership project office to facilitate improvements to comptrollership practices. As such, the office is primarily accountable for efforts to promote the initiative and encourage progress in specific areas; overall success in practising good comptrollership rests with managers throughout the department. An estimated $250,000 was spent during 1999–2000 to support this initiative.

We want to achieve ...

- improved departmental management performance and decision-making, which will enhance the achievement of Transport Canada's mission, mandate and strategic objectives.

So here are some of the things we did ...

- Completed an initial assessment of departmental financial and non-financial management practices and systems. The assessment suggested the need to broaden the application of risk management and strengthen internal control measures, so we:
  - drafted a departmental risk management policy, which is now under consideration by departmental managers;
  - are aligning current departmental management competencies with comptrollership competencies and will adapt existing training modules to include comptrollership disciplines; and
  - are strengthening our internal audit capacity and focus.
- Contributed to a departmental performance measurement framework — a performance logic has been defined for the department's key initiatives, and was presented in the department's 2000–2001 *Report on Plans and Priorities.*
- Provided information briefings on comptrollership to management teams in all regions and most headquarters groups.

And the results are encouraging!

Awareness of the principles of modern comptrollership has increased; managers' familiarity and use of the new performance logic framework has influenced improvements in developing performance targets and results measures.

The pool of managers and staff who are knowledgeable in risk management has increased.

We have improved the quality of the classification of aviation accident and incident data for providing international benchmarks for our performance measurement frameworks.

3.5 STATUTORY ANNUAL REPORTS

The *Department of Transport Act* requires an annual report concerning the state of Canadian railways and canals falling within the purview of the Minister. In 1993, this statutory report was discontinued because it was deemed that the information being reported was the same or less than that contained in the public Accounts or Main Estimates documents.

VIA Rail is the only railway remaining within the Minister's purview. Information on this Crown corporation is presented on page 21; financial data is contained throughout Section 4. VIA Rail also tables in Parliament an annual corporate report, which is available on its web site at www.viarail.ca. The Canadian Transportation Agency, which falls under the direction of the Minister of Transport, also produces an annual report containing information on Canadian railways.

Until 1998, the canals forming part of the St. Lawrence Seaway system were managed by a Crown corporation, the St. Lawrence Seaway Authority (SLSA). With the dissolution of the SLSA, the Minister entered into a management agreement with the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), a not-for-profit private-sector corporation controlled by users, to operate the Seaway effective October 1, 1998. The corporation is required to meet negotiated cost targets and implement two per cent annual toll increases. The efficient operation of the Seaway will earn the corporation the right to implement future toll reductions to benefit all users. Transport Canada will monitor the SLSMC against the signed management agreement. More information is available on the SLSMC web site at www.seaway.ca. The corporation also provides many free publications, including its annual report, which can be obtained by sending an e-mail to marketing@seaway.ca.

The Minister of Transport also tables a statutory report under the *Canada Transportation Act*. This report, *Transportation in Canada*, is a comprehensive report that can be found on our web site at www.tc.gc.ca.

3.6 MATERIEL MANAGEMENT

To support the management of its fixed custodial assets, Transport Canada uses the Integrated Departmental Financial and Materiel Management System (IDFS). The system is used to record and report fixed asset accounting information on an accrual basis and to manage and track all departmental assets. IDFS will help Transport Canada accommodate the Financial Information Strategy, since the system is an accrual, double-entry-based accounting system.

3.7 PROCUREMENT AND CONTRACTING

As in any organization, procurement and contracting are important functions in support of program delivery. Transport Canada maintains procurement and contracting specialists at its Ottawa headquarters to assist in the development of procurement plans and strategies and to establish the appropriate framework to oversee procurement and contracting activities within its delegated authorities. The department uses the services of Public Works and Government Services Canada (PWGSC) to provide contracting services to departmental managers when the requirements exceed the department's authorities or when special conditions require the expertise of PWGSC. As with materiel management (see Section 3.6), IDFS is used to capture transactions and to report to central agencies.

3.8 IM/IT AND PROGRAM DELIVERY

To support improved delivery of departmental programs, Transport Canada has developed a cohesive IM/IT framework that will ensure that the future IM/IT infrastructure satisfies both current and anticipated business requirements and enables the implementation of unforeseen changes in business processes. The IM/IT framework will respond to the growing demand by transportation stakeholders and the public to increase the department's capacity to provide electronic information and services. It will also position the infrastructure to support the requirements and magnitude of national electronic service delivery initiatives such as Government On-Line (GOL).

3.9 YEAR 2000 ACTIVITIES

Transport Canada addressed all aspects of the Year 2000 problem on a priority basis and, through its strategy to promote awareness and frequent ongoing contacts with its stakeholders, was able to lead the transportation system through a smooth transition. Some of the results and benefits include better understanding of the transportation system's interdependencies with other industry sectors (e.g., electrical power, information management/technology systems and telecommunications), awareness on the part of industry of the benefits of having emergency preparedness plans in place before an emergency occurs, the modernization of electronic information and communication systems, and further assurances that the Canadian transportation system is indeed robust.

4.1 FINANCIAL OVERVIEW

Difference Between Planned Spending and Total Authorities

Transport Canada ended the 1999–2000 fiscal year with total net authorities of $939 million, an increase of approximately $38 million from its planned spending of $901 million. The major contributing factors are explained below, by vote:

Increases:

- *Marine Atlantic Inc. (MAI) Vote 20 — $74 million increase.* The increase in MAI's authorities was primarily to allow the corporation to purchase a fourth ferry vessel to address capacity demands between North Sydney, Nova Scotia, and Port-aux-Basques, Newfoundland.
- *Other statutory payments — $13 million increase.* Departmental authorities were increased to cover various statutory costs, including employee benefits, and refunds of amounts credited in previous years. The department also received approximately $5 million in spending authorities against proceeds from the disposal of surplus Crown assets; almost half of this will be carried forward for future use.
- *Operating Vote 1 — $7 million increase.* The vote was initially augmented by $16 million that was carried forward from 1998–99. An additional increase of $18 million was received for salary contract settlements and $13 million to fund the department's safety workload. These increases were offset by the reprofiling of $40 million of unanticipated airport lease revenues that were received during the year.
- *Statutory payments to Canadian National — $2 million increase.* The Victoria Bridge in Montreal, which is owned by Canadian National (CN), is a critical commuter road link between Montreal and the South Shore communities. Because of the advanced age of the bridge, the federal government in 1998 agreed to share equally with CN the cost of rehabilitating the roadway portion of the bridge. The statutory payment increased over that initially planned because of an accelerated work schedule in 1999–2000.

Decreases:

- *Grants and Contributions Vote 10 — $32 million decrease.* The vote was initially augmented by a $20 million carry-forward from 1998–99. By year-end, the vote had been reduced due to cash-flow changes stemming from delays in the department's divestiture programs; the resources have been reprofiled for use in future years.
- *Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. Vote 15 — $17 million decrease.* Vote authorities were reduced because of the deferral of major maintenance projects. These projects account for maintenance costs to perform structural steel repairs, repairs to piers, miscellaneous deck repairs, and repairs to road surfaces, tunnels and overpasses.
- *Capital Vote 5 — $9 million decrease.* Due to project cash-flow adjustments within the capital program, the vote was reduced to offset requirements in other votes.

Year-end Situation

Transport Canada's actual net spending totalled $904 million. This resulted in a surplus of $35 million — less than four per cent of the available authorities. Almost half of the surplus ($17 million) was the result of a delayed out-of-court settlement that had been planned for payment in 1999–2000. The combined surplus in the Capital and Grants and Contributions Votes ($16 million) was due primarily to project cash-flow changes in both the divestiture and highway programs. The remaining surplus ($2 million) occurred due to the decision to carry forward for future use the unused spending authorities against proceeds from the disposal of surplus Crown assets.

4.2 FINANCIAL SUMMARY TABLES

Table 1 — Summary of Appropriations

Vote	(*$000s*)	1999–2000 Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
1	Operating expenditures[1]	139,449	146,158	129,235
5	Capital expenditures	84,880	76,380	70,492
10	Grants and Contributions	315,765	283,864	273,921
15	Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	45,450	28,079	28,011
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	40,578	114,828	114,750
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	170,304	170,304	170,304
(S)	Minister of Transport — Salary and motor car allowance	49	51	51
(S)	Payments to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal	11,315	13,445	13,445
(S)	Contributions to employee benefit plans	45,042	51,943	51,943
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	1,573	2,331	2,331
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	46,600	45,881	45,881
(S)	Refunds of amounts credited to revenues in previous years	-	1,058	1,058
(S)	Collection agency fees	-	8	8
(S)	Spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets	-	4,657	2,495
	Total budgetary	**901,005**	**938,986**	**903,924**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

[1] *Vote 1 actual spending is net of $348 million in respendable revenues. (These revenues were formerly referred to as "revenues credited to the Vote.")*

Table 2 — Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

1999–2000 Business Line ($000s)	FTEs	Gross Operating[1]	Capital[2]	Transfer Payments[3]	Crown Corporations	Total Gross Spending	*Less:* Respendable Revenues	Total Net Spending
Policy	192	23,385	532	62,057	210,882	296,856	50	296,806
	193	*29,941*	*782*	*65,416*	*285,132*	*381,271*	*394*	*380,877*
	204	**29,957**	**566**	**63,399**	**285,054**	**378,977**	**658**	**378,319**
Programs and Divestiture	593	96,551	63,251	301,240	45,450	506,492	216,616	289,876
	692	*126,660*	*65,049*	*264,707*	*28,079*	*484,496*	*294,625*	*189,871*
	686	**109,816**	**59,257**	**258,018**	**28,011**	**455,102**	**288,769**	**166,333**
Safety and Security	2,722	264,914	16,443	11,956	—	293,313	55,556	237,757
	2,775	*302,836*	*9,039*	*13,066*	—	*324,941*	*52,436*	*272,505*
	2,726	**302,809**	**7,178**	**11,829**	**—**	**321,816**	**56,854**	**264,962**
Departmental Administration	697	72,481	4,654	—	—	77,135	569	76,566
	797	*90,182*	*6,167*	—	—	*96,349*	*615*	*95,734*
	851	**90,114**	**5,986**	**—**	**—**	**96,100**	**1,789**	**94,311**
Total	4,204	457,331	84,880	375,253	256,332	1,173,796	272,791	901,005
	4,457	*549,619*	*81,037*	*343,189*	*313,211*	*1,287,056*	*348,070*	*938,986*
	4,466	**532,696**	**72,987**	**333,246**	**313,065**	**1,251,994**	**348,070**	**903,924**
Other Revenues and Expenditures:								
– Non-respendable revenues (see Table 6)								13,700
								13,700
								88,250
								42,081
– Cost of services provided by other departments (planned = actuals)								**929,386**
Net Cost of the Program								*967,367*
								857,755

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

[1] *Includes statutory payments for employee benefit plans, Minister's allowances, collection agency fees, previous years' refunds, and payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements.*
[2] *Includes proceeds from the disposal of surplus Crown assets.*
[3] *Includes statutory payments for Victoria Bridge (Montreal) and the Northumberland Strait Crossing subsidy.*

Normal font denotes planned spending. *Italicized font* denotes total authorities. **Bold font** denotes actual expenditures/revenues.

Table 3 — Historical Comparison of Spending

Business Line ($000s)	Actual 1997–98	Actual 1998–99	1999–2000 Planned Spending	1999–2000 Total Authorities	1999–2000 Actual Spending
Policy	792,024	366,570	296,806	380,877	**378,319**
Programs and Divestiture	1,055,471	359,733	289,876	189,871	**166,333**
Safety and Security	247,564	252,783	237,757	272,505	**264,962**
Departmental Administration	103,705	93,057	76,566	95,734	**94,311**
Total budgetary	**2,198,764**	**1,072,143**	**901,005**	**938,986**	**903,924**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table 4 — Resource Requirements by Organization and Business Line

Organization ($000s)	Business Lines 1999–2000 Policy	Programs and Divestiture	Safety and Security	Departmental Administration	Total
Headquarters:					
ADM Policy	80,569				80,569
	90,400				*90,400*
	88,054				**88,054**
Crown corporations:					
• Marine Atlantic Inc.	40,578				40,578
	114,828				*114,828*
	114,750				**114,750**
• VIA Rail	170,304				170,304
	170,304				*170,304*
	170,304				**170,304**
ADM Programs and		169,961			169,961
Divestiture		*3,214*			*3,214*
		(2,119)			**(2,119)**
Crown corporation:					
• Jacques Cartier and		45,450			45,450
Champlain Bridges Inc.		28,079			28,079
		28,011			**28,011**
ADM Safety and Security			153,843		153,843
			163,739		*163,739*
			157,739		**157,739**
ADM Corporate Services				47,398	47,398
				55,552	*55,552*
				55,897	**55,897**
Corporate Management[1]				7,591	7,591
				8,326	*8,326*
				7,473	**7,473**

(continued on next page)

Table 4 — Resource Requirements by Organization and Business Line *(cont'd)*

Organization ($000s)	Business Lines 1999–2000 Policy	Programs and Divestiture	Safety and Security	Departmental Administration	Total
Regions:					
Regional Director General,	624	18,362	14,160	4,322	37,468
Atlantic	*542*	*45,884*	*17,014*	*5,779*	*69,219*
	525	**41,766**	**15,956**	**5,089**	**63,336**
Regional Director General,	320	9,215	17,212	4,487	31,233
Quebec	*328*	*32,596*	*22,983*	*7,299*	*63,206*
	373	**26,975**	**22,675**	**6,606**	**56,627**
Regional Director General,	270	14,979	17,892	4,194	37,335
Ontario	*390*	*20,969*	*22,593*	*5,611*	*49,564*
	313	**19,283**	**22,390**	**5,864**	**47,851**
Regional Director General,	3,720	11,331	18,200	5,319	38,569
Prairie and Northern	*3,500*	*32,176*	*25,130*	*8,441*	*69,247*
	3,240	**29,909**	**25,451**	**8,196**	**66,796**
Regional Director General,	421	20,579	16,450	3,256	40,706
Pacific	*585*	*26,952*	*21,045*	*4,726*	*53,307*
	760	**22,50**	**20,751**	**5,188**	**49,205**
Total Planned Spending	296,806	289,876	237,757	76,566	901,005
Total Authorities	*380,877*	*189,871*	*272,505*	*95,734*	*938,986*
Total Actual Spending	**378,319**	**166,333**	**264,962**	**94,311**	**903,924**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

[1] *Includes Offices of the Minister and Deputy Minister, Communications, and General Counsel.*

Normal font denotes planned spending, *Italicized font* denotes total authorities, **Bold font** denotes actual expenditures/revenues.

Table 5 — Respendable Revenues

Business Line ($000s)	Actual 1997–98	Actual 1998–99	1999–2000 Planned Revenues	1999–2000 Total Authorities	1999–2000 Actual Revenues
Policy					
• International marketing	144	1,060	50	394	658
Programs and Divestiture					
• Harbours and ports revenues (net of commissions)	19,068	16,911	10,772	17,575	17,575
• Airports — Rentals	17,706	11,981	8,549	9,698	7,245
• Airports — Concessions	23,646	21,408	7,667	14,322	13,695
• Airports — Landing fees	32,629	22,804	10,190	18,758	18,771
• Airports — General terminal fees	18,538	16,924	6,625	13,617	13,530
• Airports — Lease and chattel payments	64,688	190,205	171,680	215,359	214,480
• Miscellaneous	3,225	3,295	1,133	5,296	3,474
	179,500	283,529	216,616	294,625	288,769
Safety and Security					
• Aviation safety fees	5,526	10,406	14,594	12,556	12,333
• Revenues from NAV CANADA — Aircraft services	5,426	5,381	8,736	2,622	2,394
• Road safety fees	347	305	325	917	330
• Marine safety fees	7,488	8,252	7,902	7,421	8,791
• Recoveries from other government departments — Aircraft services	24,738	23,047	21,722	21,722	24,712
• Short line rail inspections	—	59	70	83	88
• Recoveries from research and development activities	2,390	6,293	2,064	5,739	4,962
• Miscellaneous	3,680	2,877	143	1,376	3,244
	49,596	56,620	55,556	52,436	56,854
Departmental Administration					
• Recoveries for training and computer services	236	377	269	269	642
• Lease revenue	—	712	300	346	906
• Miscellaneous	186	901	—	—	240
	421	1,990	569	615	1,789
Total Respendable Revenues	**229,661**	**343,199**	**272,791**	**348,070**	**348,070**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table 6 — Non-respendable Revenues

Business Line ($000s)	Actual 1997–98	Actual 1998–99	1999–2000 Planned Revenues	1999–2000 Total Authorities	1999–2000 Actual Revenues
Tax revenues:					
• Goods and services tax	16,131	25,164	—	—	**25,633**
• Air transportation tax	741,834	294,793	—	—	**2,859**
Non-tax revenues:					
• St. Lawrence Seaway Management Corporation	—	4,635	5,700	5,700	**4,625**
• Hopper car leases	11,692	11,690	8,000	8,000	**13,021**
• Return on investments	6,801	9,628	—	—	**22,527**
• Refunds of previous years' expenditures	(457)	8,929	—	—	**3,370**
• Adjustments to previous years' payables	4,920	7,286	—	—	**6,224**
• Privileges, licences and permits	31	47	—	—	**44**
• Fines	404	486	—	—	**75**
• Proceeds from sales	1,264	655	—	—	**4,169**
• Proceeds from the disposal of surplus Crown assets	1,744	2,015	—	—	**2,642**
• Miscellaneous	(238)	119	—	—	**2,382**
Total Non-respendable Revenues	**784,126**	**365,446**	**13,700**	**13,700**	**88,250**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table 7 — Statutory Payments

Business Line ($000s)	Actual 1997–98	Actual 1998–99	1999–2000 Planned Spending	1999–2000 Total Authorities	1999–2000 Actual Spending
Policy					
• Employee benefit plans	1,994	2,377	2,420	2,542	**2,542**
• Refunds of previous years' expenditures	—	176	—	—	**—**
	1,994	2,553	2,420	2,542	**2,542**
Programs and Divestiture					
• Employee benefit plans	10,149	8,800	5,994	7,863	**7,863**
• Payments to Canadian National — Victoria Bridge	3,977	4,958	11,315	13,445	**13,445**
• Northumberland Strait Crossing subsidy	—	—	46,600	45,881	**45,881**
• Transition period payments to NAV CANADA	685,833	215,833	—	—	**—**
• Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	—	391	1,573	2,331	**2,331**
• Collection agency fees	2	1	—	—	**—**
• Court-awarded settlements	24	—	—	—	**—**
• Refunds of previous years' expenditures	24	123	—	1,013	**1,013**
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	1,120	—	—	—	**—**
	701,129	230,106	65,482	70,534	**70,534**
Safety and Security					
• Employee benefit plans	23,103	30,737	29,796	33,064	**33,064**
• Refunds of previous years' expenditures	2	2	—	—	**—**
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	—	—	—	4,657	**2,495**
	23,105	30,739	29,796	37,721	**35,559**
Departmental Administration					
• Employee benefit plans	6,161	8,400	6,832	8,473	**8,473**
• Minister's allowances	49	50	49	51	**51**
• Collection agency fees	1	—	—	8	**8**
• Refunds of previous years' expenditures	569	534	—	44	**44**
	6,780	8,985	6,881	8,576	**8,576**
Total Statutory Payments	**733,008**	**272,382**	**104,579**	**119,373**	**117,211**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table 8 — Transfer Payments

(See Section 3.1 on page 35 for details on our transfer payments)

Business Line ($000s)	Actual 1997–98	Actual 1998–99	1999–2000 Planned Spending	1999–2000 Total Authorities	1999–2000 Actual Spending
Grants					
Policy	369,532	22,040	22,040	22,040	22,040
Programs and Divestiture	—	—	—	—	—
Safety and Security	100	100	—	100	100
Departmental Administration	—	—	—	—	—
Total Grants	369,632	22,140	22,040	22,140	22,140
Contributions					
Policy	40,157	41,113	40,016	43,376	41,359
Programs and Divestiture[1]	1,010,080	466,567	301,240	264,707	258,018
Safety and Security	25,738	11,917	11,957	12,966	11,729
Departmental Administration	1,769	—	—	—	—
Total Contributions	1,077,743	519,596	353,213	321,049	311,106
Total Transfer Payments	**1,447,375**	**541,736**	**375,253**	**343,189**	**333,246**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

[1] *Includes statutory payments for the Victoria Bridge in Montreal and the Northumberland Strait Crossing subsidy.*

Table 9 — Capital Spending

Business Line ($000s)	Actual 1997–98	Actual 1998–99	1999–2000 Planned Spending	1999–2000 Total Authorities[1]	1999–2000 Actual Spending[1]
Policy	25,547	12,758	532	*782*	566
Programs and Divestiture	56,428	44,771	63,251	*65,049*	59,257
Safety and Security	8,277	14,128	16,443	*9,039*	7,178
Departmental Administration	15,286	6,859	4,654	*6,167*	5,986
Total Capital Spending	**105,538**	**78,516**	**84,880**	**81,037**	**72,987**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

[1] *Includes proceeds from the disposal of surplus Crown assets.*

Table 10 — Capital Projects

All capital projects with a total estimated cost (TEC) of over $2 million are listed below.

Business Line ($000s)	TEC	Actual 1997–98	Actual 1998–99	1999–2000 Planned Spending	1999–2000 Total Authorities	1999–2000 Actual Spending
Policy						
• Purchase/refit *MV Madeleine* ferry	37,344	25,110	11,933	250	250	**250**
All other Policy projects		437	825	282	532	**316**
		25,547	12,758	532	782	**566**
Programs and Divestiture (P&D)						
Charlottetown, P.E.I.						
Rehabilitate Runway 03/21	2,957	19	62	900	1,977	**1,976**
St. John's, Newfoundland						
• Rehabilitate Runway 11/29	5,544	97	92	6,589	5,410	**5,354**
• Infrastructure improvements	3,056	0	0	0	3,056	**3,056**
Stephenville, Newfoundland						
Environmental remediation	2,714	0	1,439	696	315	**293**
Halifax, Nova Scotia						
• Air terminal building (ATB) re-development	7,723	1,309	5,956	0	615	**458**
• Update climate control in ATB	16,295	2,218	575	0	211	**132**
Sept-Îles, Quebec						
Rehabilitate Runway 09/27	3,038	155	150	2,484	2,735	**2,733**
Schefferville, Quebec						
Rehabilitate Runway	4,942	20	168	1,595	2,209	**2,188**
Kuujjuaq, Quebec						
Rehabilitate Runway 07/25	11,983	402	935	3,395	3,000	**2,915**
Quebec, Quebec						
Runway 06/24 paving restoration	2,113	1,343	11	700	700	**682**
Pickering, Ontario						
Environmental remediation of housing units	2,114	0	0	750	300	**203**
Churchill, Manitoba						
• New ATB	2,904	153	2,316	842	444	**366**
• Pavement restoration, non-airside	2,102	50	9	1,135	2,459	**2,034**
Regina, Saskatchewan						
Restore apron	3,007	0	0	3,200	3,245	**2,996**
Fort Nelson, British Columbia						
• Landfill remediation	9,388	0	0	64	64	**59**
• Environmental remediation	3,552	0	222	1,096	1,096	**1,096**

(continued on next page)

Capital Project Listing *(cont'd)*

Business Line ($000s)	TEC	Actual 1997–98	Actual 1998–99	1999–2000 Planned Spending	1999–2000 Total Authorities	1999–2000 Actual Spending
Sydney, Nova Scotia						
Replace west berth	11,423	0	0	0	10	**9**
Harrington Harbour, Quebec						
Rebuild wharf head	2,708	0	42	2,564	2,516	**2,516**
All other P&D projects		50,662	32,794	37,241	34,687	**30,191**
		56,428	44,771	63,251	65,049	**59,257**
Safety and Security (S&S)						
• JT15D-4 engine overhauls	6,918	0	287	2,387	1,650	**1,505**
• Aircraft Maintenance and Dispatch System	2,816	44	348	2,001	1,278	**880**
All other S&S projects		8,233	13,493	12,055	6,111	**4,793**
		8,277	14,128	16,443	9,039[1]	**7,178**
Departmental Administration (DA)						
• Transport Integrated Personnel System	11,019	0	0	554	309	**309**
All other DA projects		15,286	6,859	4,100	5,858	**5,677**
		15,286	6,859	4,654	6,167	**5,986**
Total Capital Spending		**105,538**	**78,516**	**84,880**	**81,037**	**72,987**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

[1] *Includes spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets.*

Table 11 — Loans, Investments and Advances

This table reflects the outstanding loan balances owed to Transport Canada at the end of each of the fiscal years indicated.

Business Line ($000s)	Actual 1997–98	Actual 1998–99	Actual 1999–2000
Canada Ports Corporation:			
• Belledune	280	193	**0**
• Interport Loan Fund	43,682	43,682	**0**
• Contributed capital	0	90,000	**90,000**
Montreal Port Corporation	2,242	1,539	**0**
Hamilton Harbour Commissioners	125	75	**25**
Saint John Harbour Bridge Authority	28,633	27,873	**26,975**
St. Lawrence Seaway Management Corporation	—	1,247	**1,152**
Total Outstanding Loan Balances	**74,963**	**164,609**	**118,152**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table 12 — Contingent Liabilities

Type of Contingent Liability *($000s)*	As at March 31, 1999	As at March 31, 2000
Bond and loan guarantees	95,000	84,035
Breach of contract	17,584	—
Injury or loss of life	48,854	8,629
Loss of income	8,114	—
Property damage	11,206	3,585
Total Contingent Liabilities	**180,757**	**96,249**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

5.1 MANDATE, MISSION AND VISION

Our Vision ...

The best possible transportation for Canada and Canadians

Our Mission ...

To develop and administer policies, regulations and services for the best possible transportation system

Our Mandate ...

Transport Canada is the federal department responsible for most of the transportation policies, programs and goals set by the federal government. The jurisdictional framework in Canada is such that all levels of government have some responsibility in the country's transportation system. Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities. Our focus is on developing a modern and relevant policy and legislative framework — one that will ensure the safety, security, competitiveness, and sustainability of Canada's transportation system.

5.2 ORGANIZATIONAL STRUCTURE

Transport Canada operates under a decentralized organization structure. At Headquarters, four Assistant Deputy Ministers — Policy, Programs and Divestiture, Safety and Security, and Corporate Services — report directly to the Deputy Minister and are responsible for setting national programs, policies and standards. The Director General, Communications, and the Departmental General Counsel also report directly to the Deputy Minister. Five Regional Directors General — Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, and Pacific — also report to the Deputy Minister, and are responsible for program delivery and the application of policies and standards within their geographical areas of responsibility. This structure provides a central point of contact in each region for the department's clients and stakeholders.

TRANSPORT CANADA

5.3 OUR BUSINESS LINES

Business Line / Service Line	Objective	Description
Policy		
• Transportation Policy • System Monitoring and Analysis	*To develop and implement policies that support a competitive, efficient and effective Canadian transportation system.*	Establishes the policy and legislative framework for all federally regulated modes of transportation. In support of this role, other business activities include monitoring and analysis of the transportation system, and the undertaking of economic studies and program evaluations.
Programs and Divestiture		
• Airports • Ports • Surface • Environment	*To reduce the taxpayer burden for the operation of Canadian airports and ports by transferring their ownership or operations to local organizations, while ensuring the continued existence of adequate, safe, efficient and environmentally responsible systems.*	In addition to negotiating the divestiture of airports and ports, this business line plays a substantial stewardship role. Operates sites until they are transferred, administers highway and bridge programs, carries out landlord functions for airports, ports, bridges and air navigation system sites, and manages the department's real property portfolio. On the environmental front, provides leadership within the federal government and the transportation sector on sustainable transportation.
Safety and Security		
• Multi-modal Safety • Aviation Safety • Marine Safety • Rail Safety • Transport Dangerous Goods • Road Safety • R&D • Security and Emergency Preparedness • Aircraft Services	*To promote the safety and security of the national transportation system.*	Has primary responsibility for the safety and security of the transportation system. Develops national legislation, regulations and standards, and carries out monitoring, testing, inspection, enforcement, education and research and development activities to promote safety and security in all transportation modes. Develops emergency preparedness plans, ensures security of persons working in restricted areas of airports, and delivers aircraft services to government and other transportation bodies.
Departmental Administration		
• Corporate Services • Corporate Management	*To provide efficient and effective support services that respond to departmental needs.*	Supports the department's other business lines, providing essential services that include financial, informatics, administrative, human resources, executive, legal, audit and review, and internal and external communications.

5.4 THE TRANSPORTATION PORTFOLIO

Within the federal transportation portfolio, primary responsibility for the transportation system rests with Transport Canada. There are, however, other federal agencies and Crown corporations that also play key roles in transportation issues:

CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY — This agency is responsible for the economic regulation of transportation and for handling complaints regarding the fees fixed by the new Canada Port Authorities.

CIVIL AVIATION TRIBUNAL — This independent body responds to requests from the aviation community to review enforcement and licensing decisions made by the Minister of Transport under the *Aeronautics Act*. The tribunal also reviews, on request, administrative monetary penalties assessed under the *Canada Transportation Act*. Legislative initiatives currently underway will result in the expansion of the tribunal to the multi-modal Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC), which will also hear cases under the *Canada Shipping Act*, the *Railway Safety Act* and the *Marine Security Act*. (See Section 3.3 for more information on the new TATC.)

TRANSPORTATION SAFETY BOARD OF CANADA — This independent board reports to Parliament through the President of the Queen's Privy Council. It does not form part of the transportation portfolio since it investigates and reports on safety issues based on transportation occurrences in areas regulated by Transport Canada. Two primary instruments govern the relationship between Transport Canada and the Transportation Safety Board: the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* and the Memorandum of Understanding that governs the ongoing interaction between the two organizations.

MARINE ATLANTIC INC. — This Crown corporation operates safe, reliable and efficient marine transportation and related services in Atlantic Canada to meet constitutional obligations (North Sydney–Port-aux-Basques) and to provide an alternative to the constitutional services (North Sydney–Argentia).

VIA RAIL CANADA INC. — This Crown corporation manages the majority of Canada's inter-city passenger rail services.

FEDERAL BRIDGE CORPORATION LTD. — This Crown corporation operates some of the bridge assets of the former St. Lawrence Seaway Authority.

JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INC. — This Crown corporation is a subsidiary of the Federal Bridge Corporation, and operates and maintains the Jacques Cartier Bridge, the Champlain Bridge, the Mercier Bridge and the Melocheville Tunnel in Montreal.

OTHER BRIDGES — The Blue Water Bridge (Ontario–Michigan), Peace Bridge (Ontario–New York) and Sault Ste. Marie International Bridge (Ontario–Michigan) operate at arms-length from the department, under statutes administered by the Minister of Transport; they are all financially autonomous. The Confederation Bridge (New Brunswick–P.E.I.) receives an indexed subsidy from the department.

PILOTAGE AUTHORITIES (ATLANTIC, PACIFIC, GREAT LAKES, LAURENTIAN) — These bodies provide safe and efficient marine pilotage services in Canada.

TRANSPORT CANADA

6 SUPPLEMENTARY INFORMATION

6.1 LEGISLATION ADMINISTERED

The Minister has sole responsibility to Parliament for the following acts:

Aeronautics, An Act respecting Regulations made pursuant to s. 5	1969–70, c. 45
Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act	1992, c. 5
Blue Water Bridge Authority Act	1964–65, c. 6
Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company Act	1934, c. 63
Canada Marine Act	1998, c. 10
Canada Ports Corporation Act	R.S. 1985, c. C-9
Canada Transportation Act	1996, c. 10
CN Commercialization Act	1995, c. 24
Canadian National Montreal Terminals Act, 1929	1929, c. 12
Canadian National Toronto Terminals Act	1960, c. 26
Carriage by Air Act	R.S. 1985, c. C-26
Carriage of Goods by Water Act	1993, c. 21
Civil Air Navigation Services Commercialization Act	1996, c. 20
Coasting Trade Act	1992, c. 31
Department of Transport Act	R.S. 1985, c. T-18
(The) Hamilton Harbour Commissioners' Act	1912, c. 98
Harbour Commissions Act	R.S. 1985, c. H-1
Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund Act	1906–07, c. 22
International Rapids Power Development	1952, c. 157
Marine and Aviation War Risks Act	R.S.C. 1970, c. W-3
Marine Atlantic Inc. Acquisition Authorization Act	1986, c. 36
Marine Insurance Act	1993, c. 22
Marine Transportation Security Act	1994, c. 40
Maritime Code Act	1977-78, c. 41
Meaford Harbour, An Act respecting	1866, c. 78; 1907–08, c. 46
Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act	R.S. 1985, c. M-9
Motor Vehicle Safety Act	1993, c. 16
Motor Vehicle Transport Act, 1987	R.S. 1985, c. 29 (3rd Supp.)
National Transcontinental Railway Act	1903, c. 71
Navigable Waters Protection Act	R.S. 1985, c. N-22
Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act	1985, c. 35
Northumberland Strait Crossing Act	1993, c. 43
Ontario Harbours Agreement Act	1963, c. 39
Pilotage Act	R.S. 1985, c. P-14
Port Warden for the Harbour of Montreal, An Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of	1882, c. 45
Port Warden in the Harbour of Quebec, An Act to provide for the appointment of a	1871, c. 33
Railway Relocation and Crossing Act	R.S. 1985, c. R-4

Railway Safety Act	R.S. 1985, c. 32 (4th Supp.)
Safe Containers Convention Act	R.S. 1985, c. S-1
Shipping Conferences Exemption Act, 1987	R.S. 1985, c. 17 (3rd Supp.)
Toronto Harbour Commissioners' Act, 1911	1911, c. 26 (repealed June 1999)
Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985	1986, c. 10 (repealed June 1999)
Transportation of Dangerous Goods Act, 1992	1992, c. 34
United States Wreckers Act	R.S. 1985, c. U-3
Winnipeg Terminals	1907, c. 52; 1914, c. 57

The Minister shares responsibility to Parliament for the following acts:

Aeronautics Act	R.S. 1985, c. A-2
(Minister of National Defence)	
Arctic Waters Pollution Prevention Act	R.S. 1985, c. A-12
(Minister of Indian Affairs and Northern Development; Minister of Natural Resources)	
Bills of Lading Act	R.S. 1985, c. B-5
(Minister of Justice and Attorney General of Canada)	
Canada Shipping Act	R.S. 1985, c. S-9
(Minister of Fisheries and Oceans)	
Excise Tax Act	R.S. 1985, c. E-15
(Minister of Finance; Minister of National Revenue)	
Government Property Traffic Act	R.S. 1985, c. G-6
(Minister of Public Works and Government Services)	
National Energy Board Act	R.S. 1985, c. N-7
(Minister of Natural Resources)	
Non-Smokers' Health Act	R.S. 1985, c. 15 (4th Supp.)
(Minister of Human Resources Development)	
Ste-Foy-St-Nicolas Bridge Act	1964–65, c. 16
(Minister of Public Works and Government Services)	

Disclaimer:

This list of statutes has been prepared for use as a ready reference and has no legal force or effect. For all purposes of interpreting and applying the statutes, users should consult the Revised Statutes of Canada, 1985, and any pertinent statutory instruments.

Transport Canada's regulations and orders are too numerous to list. Please consult the Consolidated Regulations of Canada, 1978, and any pertinent amending statutory instruments, as published in the *Canada Gazette, Part II.*

6.2 CONTACT LIST

Transport Canada Headquarters

Web Site:
http://www.tc.gc.ca

Mailing Address:
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

General Enquiries:
Telephone: (613) 990-2309
Fax: (613) 954-4731

Library and Research Services Centre:
(613) 998-5128

Transport Canada Regional Offices

Atlantic Region
95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
(506) 851-7316

Quebec Region
700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
(514) 633-2714

Ontario Region
4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
(416) 952-2170

Prairie and Northern Region
344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
(204) 984-8105

Pacific Region
620–800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
(604) 666-3518

INDEX

A

Air Pollution 28

C

Campaign to Reduce Small Vessel Accidents 16
Canada's Airports 24
Canada's Ports 25
Civil Aviation — Flight 2005 15
Climate Change 27

E

Environmental Management 29
Environmental Remediation of Contaminated Sites 30
Explosives Detection System Technology 18

G

Grain Transportation and Handling System 23

H

Highways 26

I

Intelligent Transportation Systems 22

N

National Safety Statistics for 1999 12

R

Rail Safety — Direction 2006 14
Recruitment and Retention 19
Research and Development Program 18
Restructuring of Canada's Airline Industry 20
Road Safety Vision 2001 13

S

Safety and Regulatory Oversight of Devolved Entities 17

V

VIA Rail 21

BUDGET DES DÉPENSES

Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2000

Canada

Présentation améliorée des rapports au Parlement
Document pilote

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2000

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/14-2000
ISBN 0-660-61399-9

Avant-propos

Le 24 avril 1997, la Chambre des communes a adopté une motion afin de répartir, dans le cadre d'un projet pilote, la *Partie III du Budget principal des dépenses* pour chaque ministère ou organisme en deux documents, soit le *Rapport sur les plans et les priorités* déposé au printemps et le *Rapport ministériel sur le rendement* déposé à l'automne.

Cette décision découle des engagements pris par le gouvernement d'améliorer l'information fournie au Parlement sur la gestion des dépenses. Cette démarche vise à mieux cibler les résultats, à rendre plus transparente l'information fournie et à moderniser la préparation de cette information.

Cette année, la série de rapports sur le rendement d'automne comprend 83 rapports ministériels sur le rendement ainsi que le rapport annuel du Président intitulé *Une gestion axée sur les résultats – 2000*.

Ce ***Rapport ministériel sur le rendement***, qui couvre la période se terminant le 31 mars 2000, porte sur une responsabilisation axée sur les résultats en signalant les réalisations par rapport aux attentes en matière de rendement et aux engagements en matière de résultats énoncés dans le *Rapport sur les plans et priorités* pour 1999-00 déposé au Parlement au printemps de 1999.

Il faut, dans le contexte d'une gestion axée sur les résultats, présiser les résultats de programme prévus, élaborer des indicateurs pertinents pour démontrer le rendement, perfectionner la capacité de générer de l'information et soumettre un rapport équilibré sur les réalisations. Gérer en fonction des résultats et en rendre compte nécessitent un travail soutenu dans toute l'administration fédérale.

Le gouvernement continue de perfectionner les systèmes de gestion ainsi que le cadre de gestion sur le rendement. Le perfectionnement découle de l'expérience acquise, les utilisateurs fournissant au fur et à mesure des précisions sur leurs besoins en information. Les rapports sur le rendement et leur utilisation continueront de faire l'objet d'un suivi pour s'assurer qu'ils répondent aux besoins actuels et en évolution du Parlement.

Ce rapport peut être consulté par voie électronique sur le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp

Les observations ou les questions peuvent être adressées au gestionnaire du site Internet du SCT ou à l'organisme suivant:

Secteur de la planification, du rendement et des rapports
Secrétariat du Conseil du Trésor
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) Canada K1A OR5
Téléphone : (613) 957-7167
Télécopieur : (613) 957-7044

Transports Canada Transport Canada

RAPPORT MINISTÉRIEL SUR LE RENDEMENT

POUR LA PÉRIODE SE TERMINANT LE 31 MARS 2000

APPROUVÉ

MINISTRE DES TRANSPORTS

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Résumé **3**

1 Message du Ministre **5**

2 Rendement du Ministère **6**

2.1 Contexte sociétal 6

2.2 Engagements et attentes en matière de résultats 9

2.2.1 Tableau des principaux engagements en matière de résultats 9

2.2.2 Attentes sur le plan du rendement 10

2.3 Réalisations en regard des principaux engagements 11

2.3.1 Un réseau national de transport sûr et sécuritaire 12

2.3.2 Un réseau national de transport concurrentiel, efficient et efficace 20

2.3.3 Sensibilisation et gérance de l'environnement 27

2.4 Résumé financier 1999–2000 par secteur d'activité 31

3 Questions horizontales **32**

3.1 Paiements de transfert 32

3.2 Stratégie de développement durable 35

3.3 Initiatives législatives et réglementaires 42

3.4 Modernisation de la fonction de contrôleur 46

3.5 Rapports annuels exigés par la loi 47

3.6 Gestion du matériel 47

3.7 Acquisitions et contrats 47

3.8 GI-TI et exécution des programmes 48

3.9 Activités liées au passage à l'an 2000 48

4 Rendement financier **49**

4.1 Aperçu du rendement financier 49

4.2 Sommaires financiers en tableaux 50

5 Un aperçu de Transports Canada **61**

5.1 Mandat, mission et vision 61

5.2 Structure de l'organisation 61

5.3 Nos secteurs d'activité 62

5.4 Le portefeuille des transports 63

6 Renseignements supplémentaires **64**

6.1 Lois administrées 64

6.2 Coordonnées du Ministère 66

Index **67**

RAPPORT MINISTÉRIEL SUR LE **RENDEMENT**

TRANSPORTS CANADA

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Sommaire des crédits	50
Tableau 2	Comparaison du total des dépenses prévues avec les dépenses réelles	51
Tableau 3	Comparaison des dépenses avec des exercices antérieurs	52
Tableau 4	Besoins en ressources par organisation et secteur d'activité	52
Tableau 5	Recettes à valoir sur le crédit	54
Tableau 6	Recettes non à valoir sur le crédit	55
Tableau 7	Paiements statutaires	56
Tableau 8	Paiements de transfert	57
Tableau 9	Dépenses en capital	57
Tableau 10	Projets d'immobilisations	58
Tableau 11	Prêts, investissements et avances	59
Tableau 12	Passif éventuel	60

Les symboles suivants sont utilisés dans le présent rapport :

Renseignements supplémentaires disponibles dans un autre document.

Consulter les sites Web pour obtenir de plus amples renseignements.

Appeler le Ministère pour en savoir davantage.

RÉSUMÉ

Le réseau de transport canadien est considéré comme l'un des plus sûrs au monde. Transports Canada a toujours eu pour objectif de veiller à l'application de normes rigoureuses propres à assurer des réseaux de transport sûrs et sécuritaires et, à cette fin, nous avons modernisé, ces dernières années, les régimes législatifs régissant la sécurité. Nous avons mis en œuvre des politiques visant à répondre aux besoins en matière de transports de tous les Canadiens d'un océan à l'autre; les nombreuses réformes auxquelles nous avons procédé ont permis d'augmenter la prospérité nationale. Par ailleurs, l'environnement n'a nullement été négligé, puisque nous avons travaillé d'arrache-pied à réduire les incidences environnementales défavorables de l'industrie des transports tout en réalisant des progrès considérables dans la mise en œuvre de notre plan d'action en matière de développement durable.

La population canadienne appuie les principes fondamentaux de notre mission. Selon une récente enquête « Focus Canada » :

- 60 % des Canadiens estiment que la modification du rôle de Transports Canada — d'entité opérationnelle à un organisme d'élaboration de politiques et de règlements — a eu un effet positif sur les transports au pays;
- 74 % des Canadiens qualifient l'infrastructure nationale des transports comme étant bonne ou adéquate;
- 66 % des Canadiens pensent que les services et l'état général des aéroports au pays se sont améliorés ou sont restés sensiblement les mêmes depuis que la responsabilité des aéroports a été cédée aux administrations aéroportuaires locales par Transports Canada;
- 56 % des Canadiens jugent que l'infrastructure nationale des transports a contribué à l'augmentation de la pollution;
- 90 % des Canadiens croient qu'une amélioration de notre infrastructure des transports aurait une incidence favorable sur le tourisme; 80 % pensent que cela favoriserait la création d'emplois; 68 % jugent que cela aurait un effet positif sur l'environnement;
- 85 % des Canadiens reconnaissent que des sommes importantes doivent être investies au cours de la prochaine décennie dans l'amélioration et la réfection du réseau routier canadien — cet appui tend à augmenter lorsque les répondants apprennent que ces travaux pourraient créer entre 14 000 et 20 000 emplois à temps plein; qu'ils pourraient empêcher que 250 personnes ne meurent et que 16 000 autres personnes ne soient blessées chaque année dans des accidents de la route; et qu'ils permettraient de réduire de 360 millions $ par année les coûts liés à l'utilisation de véhicules au Canada.

Le présent rapport fournit un aperçu de notre rendement au cours du dernier exercice. À l'intention des lecteurs qui voudraient des renseignements détaillés sur notre champ d'activité, le rapport contient diverses références à d'autres sources d'information. En particulier, notre *Rapport annuel sur les transports au Canada 1999* constitue une bonne source de renseignements sur les questions en la matière.

Nous avons progressé considérablement dans la réalisation de nos trois principaux engagements en matière de résultats :

Un réseau national de transport sûr et sécuritaire

- Nous continuons de moderniser les lois et règlements en matière de transports (consulter section 3.3, à partir de la page 42).
- Nous avons accompli d'importants progrès dans la réalisation d'initiatives liées à certains enjeux actuels en matière de sécurité sur les routes (Vision 2001, consulter page 13), dans le transport ferroviaire (Direction 2006, consulter page 14), dans l'aviation civile (Vol 2005, consulter page 15), ou ayant pour but de réduire les accidents impliquant de petits bâtiments (consulter page 16).
- D'autres initiatives ont été amorcées pour faire face à de nouveaux enjeux en matière de sécurité — comme notre stratégie de mise en œuvre d'un système de détection des explosifs dans les aéroports canadiens (consulter page 18) et une campagne visant à atténuer la « rage de l'air » (consulter Vol 2005, page 15).

TRANSPORTS CANADA

- Nous continuons de perfectionner notre contrôle de la sécurité et de la conformité réglementaire des opérations aériennes cédées à d'autres entités (consulter page 17).
- Notre campagne nationale de recrutement et de maintien de l'effectif a déjà remporté un certain succès (consulter page 19).

Un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace

- Nous avons présenté le projet de loi C-26, qui a pour but d'assurer une restructuration ordonnée de l'industrie canadienne du transport aérien (consulter page 20).
- Nous avons annoncé un investissement de 400 millions $ destiné à revitaliser VIA Rail (consulter page 21).
- Nous avons mis à exécution le projet canadien de systèmes de transport intelligents (consulter page 22).
- Nous avons conçu des mesures propres à améliorer le système de transport et de manutention du grain (consulter page 23).
- Nous avons poursuivi le transfert des ports et la cession des aéroports à des entités locales et avons terminé une étude exhaustive des baux des quatre premières administrations aéroportuaires locales chargées d'exploiter des aéroports canadiens (consulter pages 24 et 25).

Sensibilisation et gérance de l'environnement

- Nous avons élargi le système de gestion environnementale du ministère (consulter page 29).
- Le Programme sur la route du transport durable a été institué (consulter défi 4 de notre Stratégie de développement durable [SDD], page 39).
- Nous avons élaboré un ensemble provisoire d'indicateurs de rendement du transport durable (consulter défi 6 de notre SDD, page 40).

1 MESSAGE DU MINISTRE

Je suis heureux de soumettre le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada 1999–2000.

Au cours de l'année, des progrès importants ont été réalisés par le Ministère en vue de satisfaire aux engagements établis dans son *Rapport sur les plans et priorités* 1999–2000.

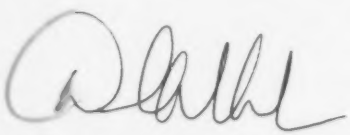
Nous continuons de promouvoir la sécurité des transports en insistant sur des règlements pratiques et efficaces. Comme toujours, nous travaillons en étroite collaboration avec l'industrie et le Bureau de la sécurité des transports à des initiatives destinées, entre autres, à simplifier et harmoniser la législation et à accroître la sensibilisation aux questions et règlements de sécurité.

Même si le réseau de transport du Canada compte parmi les meilleurs au monde, il doit être entretenu et modernisé afin d'être à la hauteur des percées technologiques et des progrès sur le plan international. À cette fin, les politiques financières ont mis l'accent sur le soutien à des initiatives viables de développement, l'établissement de priorités pour l'amélioration des infrastructures et la mise en place de solutions novatrices et durables aux défis en matière de transport.

Le commerce est un élément essentiel du bien-être du Canada, et le réseau de transport doit appuyer le commerce et le tourisme au Canada de façon efficace et abordable. Pour ce faire, nous avons encouragé le recours à la technologie « intelligente » afin de faciliter l'écoulement du trafic et de rendre nos routes plus sécuritaires, de façon à améliorer l'acheminement des marchandises à destination ou en provenance des ports, et à faciliter les déplacements des personnes et le transport des biens partout au pays et au-delà de la frontière.

La durabilité — qui consiste à faire en sorte que notre réseau de transport soit respectueux de l'environnement, tout en étant viable sur le plan économique et social — est une priorité permanente. Le secteur des transports est actuellement la principale source d'émissions de gaz à effet de serre au Canada; nos politiques et nos programmes doivent contribuer à réduire ses effets sur l'environnement. Transports Canada travaille avec ses partenaires et intervenants pour trouver une approche pratique, concertée et rentable en vue de relever ce défi.

J'espère que notre rapport sera pour vous instructif. Je crois qu'il permettra de préciser le rôle de Transports Canada et d'illustrer comment nous travaillons à réaliser notre vision du meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens.



L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports

2 RENDEMENT DU MINISTÈRE

2.1 CONTEXTE SOCIÉTAL

Objectifs

Selon la partie II du *Budget des dépenses 1999–2000*, les objectifs stratégiques de Transports Canada sont les suivants :

- *Adopter des normes élevées afin de mettre en place un réseau de transport sécuritaire*
- *Contribuer à la prospérité du Canada*
- *Protéger l'environnement physique*
- *Travailler avec les partenaires et les clients*
- *Améliorer nos services*
- *Offrir un milieu de travail dynamique et axé sur la collaboration*

On a choisi d'approfondir les trois premiers objectifs pour décrire les résultats obtenus. (Consulter Tableau des principaux engagements en matière de résultats, p. 9.)

Priorités du Ministère

Puisque son programme de transferts et de cessions tire à sa fin, Transports Canada peut à nouveau se concentrer sur ses orientations futures. La direction que nous comptons prendre exige de nouveaux liens, des études et des évaluations intégrales, et de nouvelles initiatives. Le Ministère a établi sept priorités stratégiques pour les prochaines années, qui sont présentées en détail dans son *Plan d'activités 2000–2003* (consulter www.tc.gc.ca/TP13605f/00f), soit :

- Maintenir et renforcer les dispositions en matière de sécurité
- Favoriser la compétitivité au sein de l'économie mondiale
- Promouvoir le transport durable
- Terminer le programme de cessions et de transferts
- Mettre au point et gérer les programmes d'infrastructure
- Faciliter la transition vers une économie axée sur les connaissances
- Recruter, conserver et perfectionner les ressources humaines

Facteurs ayant une influence sur le Ministère

Les transports contribuent de façon significative au bien-être des Canadiens, et Transports Canada s'efforce d'assurer un réseau national de transport qui réponde aux besoins actuels sur le plan social, économique et environnemental. Voici quelques-uns des défis auxquels le Ministère fait face :

- **Mondialisation.** Les entreprises mondiales veulent des règles transnationales et une harmonisation (assurant une certaine uniformité entre les différents cadres stratégiques nationaux) propres à faciliter le libre mouvement des biens et des capitaux. Par conséquent, les cadres commerciaux et les régimes réglementaires nationaux font constamment l'objet de débats et de négociations, aux échelons international et régional. L'Accord trilatéral nord-américain sur l'aviation, par exemple, impose à l'aviation civile des normes obligatoires en matière de sécurité afin de faciliter l'harmonisation des programmes de sûreté canadiens, américains et mexicains. La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe en est à négocier un « protocole relatif aux polluants et aux effets multiples », qui servira de base au Plan fédéral de gestion du smog du Canada et à l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air. De toute évidence, les dossiers nationaux et internationaux du Ministère s'entrecoupent de plus en plus. Même si le Canada ne peut contrôler les courants mondiaux, il peut toutefois exercer une influence considérable. Les réponses du Canada à de telles pressions domineront de plus en plus notre programme d'action national.

- **Infrastructure.** L'augmentation du commerce et du trafic au Canada crée une demande sans précédent pour l'emprunt des principaux corridors et points de passage internationaux. Les autres pressions auxquelles sont soumises les infrastructures sont dues à l'urbanisation continue du pays, qui s'est accompagnée d'une stagnation, voire d'une diminution du transport en commun et d'un accroissement de l'utilisation des véhicules privés, sans une augmentation comparable de la capacité routière. Le défi du Canada sur le plan des infrastructures de transport consiste à réagir à la croissance dans les zones urbaines, à préserver l'infrastructure et les services existants dans les zones rurales, et à élargir nos principaux corridors et points de passage internationaux pour satisfaire aux besoins du commerce.

- **Développement durable.** Le développement durable continuera de figurer parmi les grandes questions d'intérêt public dans les années à venir et constitue l'un des principaux défis que doit relever le secteur des transports à l'échelle mondiale. Selon les taux de croissance actuels, 800 autres millions de personnes pourraient faire l'acquisition d'une voiture au cours des 40 prochaines années. Si la technologie automobile et les habitudes de conduite restent les mêmes, cette situation pourrait causer un stress énorme sur l'environnement mondial. Le secteur des transports contribue largement à l'émission de polluants générateurs de smog au Canada et représente la plus importante source nationale d'émissions de gaz à effet de serre. Transports Canada jouera un rôle important dans la promotion du transport durable grâce à sa Stratégie de développement durable, à sa participation à la Table du transport sur les changements climatiques et à ses activités d'assainissement de l'environnement (consulter section 3.2 pour plus de détails).

- **Transferts et cessions.** Le programme de cession des aéroports s'achève et le transfert des ports est bien amorcé. Toutefois, ces programmes se heurtent toujours à un certain nombre de questions non réglées. Parmi celles-ci, notons les revendications territoriales des Premières Nations et les positions provinciales qui sont hors du champ de compétence ministérielle, de même que la situation environnementale en certains endroits. Ces questions ne seront vraisemblablement pas résolues à court terme et risquent d'être une source constante d'embûches pour le Ministère, particulièrement en ce qui concerne le programme de transfert des ports.

- **Recrutement et maintien de l'effectif.** Des années de restrictions financières combinées au vieillissement du personnel ont entraîné une importante pénurie de main-d'œuvre dans certaines spécialités de la fonction publique, d'où la priorité accordée par le gouvernement au recrutement et au maintien de l'effectif. À Transports Canada, le recrutement et le maintien en poste des inspecteurs de la sécurité et de la sûreté et d'autres spécialistes du domaine s'avèrent particulièrement difficiles étant donné la demande du secteur privé pour ces mêmes spécialistes. Pour remédier à la situation, nous avons entrepris une campagne de recrutement auprès des inspecteurs de la sécurité aérienne et maritime, des pilotes et des ingénieurs. Nous en sommes à établir la liste des compétences essentielles, à recruter des spécialistes du domaine et à former des membres de notre personnel afin de bien planifier la relève qui nous permettra de continuer à remplir notre mandat.

- **Technologie de l'information.** La nouvelle technologie de l'information a le pouvoir de transformer notre univers aussi radicalement que l'ont fait auparavant la machine à vapeur, l'automobile et l'électricité. Avec l'avènement d'une économie davantage axée sur les connaissances, les obstacles à une pleine et libre concurrence tendent à disparaître. Les gouvernements et les entreprises doivent repenser leur façon de réaliser leur mission afin de demeurer concurrentiels et pertinents dans un monde en rapide évolution, en utilisant les nouvelles technologies pour rationaliser et éventuellement remplacer les processus sur papier. Les citoyens et les entreprises auront de plus en plus recours à ces technologies pour accéder aux services et aux renseignements du gouvernement; des pressions ne cessent d'être exercées pour faire en sorte que le gouvernement rende compte davantage de ses réalisations, à un prix moindre, en fournissant ses services et ses renseignements par voie électronique. L'initiative du Gouvernement en direct (GED) s'inspire d'une vision de prestation de services par voie électronique qui doit permettre aux Canadiens de recevoir les services dont ils ont besoin au moment et à l'endroit opportuns et de façon sécuritaire, pratique et conviviale. Afin de contribuer à l'évolution suscitée par le GED, Transports Canada a adopté une démarche intégrée et stratégique pour la prestation de ses services, notamment en ce qui concerne la gestion de l'information/technologie de l'information (GI/TI), les ressources humaines, la planification financière et les investissements. Le faible nombre de spécialistes parmi les ressources humaines, combiné aux difficultés de recrutement et de maintien en poste, suscitera des défis considérables au cours des prochaines années, particulièrement en ce moment où le Ministère s'efforce d'atteindre les nouveaux objectifs de prestation de services par voie électronique.

TRANSPORTS CANADA

Partenaires

Transports Canada collabore avec des centaines d'organismes concernés par les questions de transport.

Autres organismes fédéraux — *Environnement Canada, Défense nationale, Pêches et Océans Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Service canadien du renseignement de sécurité, Justice Canada, Gendarmerie royale du Canada, Industrie Canada, Santé Canada* et *Solliciteur général du Canada.*

Gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux — surtout en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et l'application des mesures de sécurité routière.

Entreprises du secteur des transports — qui comptent toutes sur l'application juste et équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques pour accroître l'efficacité du réseau de transport — *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canadien Pacifique Limitée, VIA Rail, Association canadienne des fabricants de matériels aéronautiques, Canadian Steamship Lines, Algoma Central Marine, Air Canada* et *NAV CANADA.*

Organismes et associations — qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité — *Bureau de la sécurité des transports, Conseil des aéroports du Canada, Conseil canadien de la sécurité, administrations de pilotage, Association des chemins de fer du Canada, Association des transports du Canada, Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, Association canadienne des producteurs pétroliers, Fédération maritime du Canada, Association des armateurs canadiens, Conseil consultatif maritime canadien, Opération Gareautrain, Association québécoise de transport et des routes, Travailleurs unis des transports, Association canadienne des exploitants de traversiers, Association canadienne du transport urbain, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, associations de constructeurs de véhicules, Alliance canadienne du camionnage, Association du transport aérien du Canada* et *Conseil des transporteurs maritimes.*

Organismes internationaux — pour échanger des informations et harmoniser les règlements en matière de transports — *U.S. Federal Aviation Administration, European Joint Airworthiness Authorities, Organisation de l'aviation civile internationale, Coopération économique Asie-Pacifique, U.S. Federal Emergency Management Agency, OTAN, U.S. Federal Highway Association et National Highway Traffic Safety Administration, Organisation internationale du travail* et *Organisation maritime internationale.*

2.2 ENGAGEMENTS ET ATTENTES EN MATIÈRE DE RÉSULTATS

2.2.1 Tableau des principaux engagements en matière de résultats

Transports Canada	
pour favoriser :	***qui se manifeste par :***
un réseau national de transport sûr et sécuritaire	• un régime réglementaire simplifié, moderne et efficace • l'efficacité et l'harmonisation des lois, règlements et normes pour tous les modes de transport • la sensibilisation et la conformité de l'industrie des transports aux normes et aux règlements • la sensibilisation du public à la sécurité • les statistiques et les tendances relatives aux accidents et aux décès, et les taux comparatifs des accidents aériens, maritimes, ferroviaires et routiers, y compris le transport des marchandises dangereuses
un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace	• l'élimination des obstacles institutionnels et législatifs aux activités de transport • le transfert des coûts des contribuables aux utilisateurs • un barème de droits équitable et axé sur le coût actuel des services • la cession et la commercialisation de la plupart des autres activités • l'exploitation efficace des aéroports éloignés et des ports publics • les résultats de l'enquête sur la satisfaction de la clientèle • la viabilité commerciale et financière et le niveau de compétitivité des services de transport
une sensibilisation et une bonne gérance de l'environnement	• un système de gestion de l'environnement pour les activités de Transports Canada • une stratégie de transport efficace et viable • l'administration efficace des baux d'aéroport, des installations de navigation et de l'entente de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

TRANSPORTS CANADA

2.2.2 Attentes sur le plan du rendement

Comme il est indiqué dans le *Rapport sur les plans et priorités* 1999–2000, Transports Canada s'est engagé à promouvoir la sécurité dans les transports, à soutenir les investissements stratégiques dans les infrastructures, à favoriser le commerce et le tourisme à l'aide de réseaux de transport plus productifs et plus « inteiligents », et à améliorer la qualité de vie des Canadiens en encourageant l'essor de réseaux de transport durable. Voici les grandes initiatives sur lesquelles nous avions promis de nous concentrer afin de tenir nos principaux engagements en matière de résultats.

Pour favoriser un réseau national de transport sûr et sécuritaire, nous nous sommes engagés à :

- continuer de moderniser les lois et les règlements;
- poursuivre certaines initiatives importantes en matière de sécurité routière, comme Vision 2001, ou de sécurité ferroviaire, comme Direction 2006, afin d'améliorer la sécurité et la sûreté des transports;
- mettre en application le Plan stratégique en matière de sécurité et de sûreté ainsi que le cadre d'évaluation et de compte rendu du rendement (mentionnés dans notre Rapport ministériel sur le rendement 1998–1999); et
- mettre en œuvre une gestion du risque systématique pour tous les modes de transport.

Pour obtenir un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace, nous nous sommes engagés à :

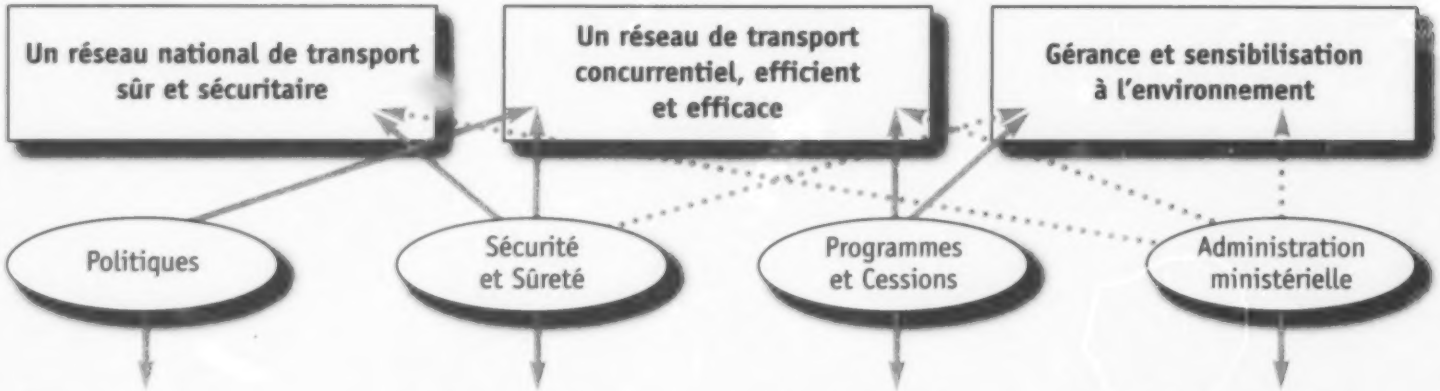
- élaborer un plan stratégique à long terme pour VIA Rail;
- mettre au point une stratégie de transport terrestre visant à encourager la meilleure utilisation possible de tous les modes de transport et moyens techniques (désormais rapportés au chapitre des systèmes de transport intelligents);
- étudier différentes possibilités pour le système canadien de transport et de manutention du grain;
- mener à terme les diverses initiatives de commercialisation mentionnées dans la *Loi maritime du Canada* (traitées dans notre *Rapport ministériel sur le rendement* 1998–1999);
- poursuivre le transfert des ports et la cession des aéroports à des entités locales;
- terminer notre examen des cinq premiers aéroports cédés aux administrations aéroportuaires locales (AAL) [*note de la rédaction : les cinq aéroports en question ont été cédés à quatre différentes AAL*];
- offrir un Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires pour aider la direction des aéroports à améliorer la sécurité dans leurs installations; et gérer les programmes de contributions actuels visant à fournir une aide financière aux provinces pour la construction des routes; et
- préciser notre cadre stratégique en matière de recouvrement des coûts (cette initiative ne fait pas l'objet du présent rapport).

Pour stimuler la prise de conscience et améliorer la gérance de l'environnement, nous nous sommes engagés à :

- concevoir et mettre en œuvre une stratégie de transport durable pour le Canada;
- mettre en œuvre un système de gestion environnementale pour les activités de Transports Canada;
- continuer de gérer les ports et aéroports de Transports Canada qui n'ont pas encore été transférés/cédés ou qui ne sont pas désignés comme ports éloignés; et
- renforcer davantage l'efficacité et l'efficience des fonctions ministérielles au moyen de certaines initiatives gouvernementales, comme la modernisation de la fonction de contrôle et la stratégie d'information financière, et par une organisation et une utilisation stratégique de la gestion de l'information/technologie de l'information.

2.3 RÉALISATIONS EN REGARD DES PRINCIPAUX ENGAGEMENTS

Les quatre secteurs d'activité (décrits à la page 62) travaillent ensemble à promouvoir les objectifs du Ministère. Le tableau ci-dessous illustre la contribution *principale* de chaque secteur en matière de résultats, et offrent des exemples des principaux clients et partenaires impliqués



Clients et partenaires

- Sociétés d'État
- Ministre des Transports
- Associations du secteur des transports
- Autres ministères fédéraux, provinces et municipalités
- Organisations internationales et gouvernements étrangers
- Expéditeurs et transporteurs
- Public voyageur

Clients et partenaires

- Transporteurs et expéditeurs
- Fabricants
- Organismes d'intervention d'urgence
- Autres ministères fédéraux, provinces et municipalités
- Organisations internationales et gouvernements étrangers
- Travailleurs des transports
- Public voyageur

Clients et partenaires

- Exploitants d'installations cédées
- Locataires d'aéroports/ports
- Autres ministères fédéraux, provinces et municipalités
- Groupes d'intérêts environnementaux

Clients et partenaires

- Secteurs d'activité du Ministère
- Parlement
- Organismes centraux
- Médias d'information

Incidence directe ..... *Incidence indirecte*

TRANSPORTS CANADA

2.3.1 Un réseau national de transport sûr et sécuritaire ...

qui contribue à satisfaire aux priorités gouvernementales suivantes :

• Collectivités plus dynamiques • Enfants • Place du Canada dans le monde

Le Canada a le privilège de posséder l'un des réseaux de transport les plus sûrs au monde. Les statistiques publiées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada pour le transport maritime, aérien et ferroviaire indiquent une tendance à la baisse en ce qui concerne le nombre d'accidents, les taux d'accidents et les accidents mortels. Le secteur de l'aviation a été témoin du plus petit nombre d'accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada survenus au cours des 25 dernières années. De même, les collisions routières meurtrières ont atteint le plus bas niveau enregistré au cours de cette période. La sécurité et la sûreté du réseau de transport canadien constituent toujours l'une des premières priorités du gouvernement, comme en témoignent toutes les activités de Transports Canada. Le Ministère se concentre sur l'élaboration de programmes pratiques et de règlements efficaces en matière de sécurité — et sur l'application de ces normes et règlements. La mise en œuvre continue du Plan stratégique en matière de sécurité et de sûreté, combinée à l'adoption d'une démarche systématique d'évaluation et de gestion du risque sur le plan de la sécurité, constitue l'un des principaux efforts déployés par le Ministère pour s'acquitter de ses responsabilités en la matière.

Pour de plus amples renseignements statistiques

Rapport annuel sur les transports au Canada 1999

www.tc.gc.ca/pol/fr/T-FACTS_F/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm

Statistiques nationales sur la sécurité pour 1999

Aviation	Les accidents aériens ont diminué de 12 % par rapport à 1998 et de 8 % par rapport à la moyenne calculée pour 1994–1998. S'établissant à 8,3 accidents pour 100 000 heures de vol, le taux d'accidents en 1999 était inférieur à la moyenne de 9,6 obtenue pour les cinq dernières années. Le nombre d'accidents mortels était également de 20 % moins élevé que la moyenne des cinq dernières années.
Routes	Le nombre de décès sur les routes en 1998 (dernière année pour laquelle on dispose de données) était de 4,2 % moins élevé qu'en 1997 et de 10,5 % inférieur à la moyenne des cinq années précédentes. Le taux de mortalité pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés a également diminué, passant de 1,7 en 1997 à 1,6 en 1998; la moyenne des cinq années précédentes était de 1,9.
Rail	Atteignant le taux de 15,2 pour un million de trains-milles en 1999, les accidents ferroviaires ont augmenté de 5 % par rapport à 1998, tout en étant de 6 % moins nombreux que la moyenne des cinq dernières années. Même si le nombre de décès a augmenté de 4 % en 1999, le taux de mortalité est toujours inférieur de 6 % à la moyenne des cinq dernières années.
Marine	Les accidents maritimes ont diminué de 16 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années, malgré un accroissement de 7 % entre 1998 et 1999, et on a enregistré 17 % moins de décès. En 1999, le taux d'accidents impliquant des navires commerciaux était de 3,5 pour 1 000 voyages, soit un peu moins que la moyenne de 3,6 établie pour les cinq dernières années dans le secteur du commerce national et international.
Transport de matières dangereuses	On a rapporté 496 incidents impliquant des matières dangereuses en 1999, dont 44 % sont survenus pendant le transport. Deux décès ont été attribués à une fuite accidentelle de matières dangereuses, et 29 incidents ont nécessité une évacuation.

Vision sécurité routière 2001

(Consulter section 3.3 pour les modifications apportées à la *Loi de 1987 sur les transports routiers*)

Sécurité routière — Vision 2001 constitue un effort national visant à accroître la sécurité sur les routes au Canada en sensibilisant et en informant davantage la population sur la question, en améliorant la collaboration entre les organismes de sécurité routière et en appliquant des mesures plus sévères. Une bonne partie de cet effort a été consacrée aux problèmes les plus sérieux en matière de sécurité, soit la conduite en état d'ébriété et le refus de porter la ceinture de sécurité. En vigueur depuis 1996, Vision 2001 reçoit l'appui de tous les paliers gouvernementaux et des principales parties intéressées dans les secteurs public et privé.

Les collisions routières sont toujours responsables de plus de 90 % de tous les décès survenus dans le secteur des transports. Nous savons comment réduire ce nombre de façon significative, mais il nous faut faire davantage pour suivre les progrès accomplis en sécurité routière dans d'autres pays développés. Les activités du Ministère au chapitre de la sécurité routière en 1999–2000 — dont plusieurs étaient directement liées à l'initiative Vision 2001 — ont été réalisées par quelque 103 employés au coût de 19 millions $.

Ce que nous voulons réaliser ...

- les routes les plus sûres au monde.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons effectué une enquête nationale sur le port de la ceinture de sécurité et exécuté des programmes de contrôle de la conformité, des vérifications de la sécurité et des enquêtes sur les défaillances.
- Nous avons élaboré des critères de performance et des méthodes d'essai visant à prévenir les blessures infligées aux enfants par les sacs gonflables latéraux.
- Nous avons communiqué des renseignements au moyen de publications (p. ex. IMPACT), de fiches d'information (p. ex. « Collisions des autobus scolaires ») et d'une vidéo (*En voiture 1-2-3-4*) pour accroître la sensibilisation aux questions de sécurité routière.
- Nous avons publié dans la *Gazette du Canada, parties I* et *II*, vingt initiatives de réglementation concernant la sûreté des véhicules automobiles vendus ou importés au Canada.
- Nous avons encouragé le Canada à signer l'accord global sur les règlements des Nations Unies, qui contribuera à l'harmonisation des règlements à l'échelle mondiale.

Les résultats sont encourageants!

Entre 1996 (introduction de Vision 2001) et 1998 (dernière année pour laquelle on dispose de données), le nombre de décès et de blessures survenus sur les routes au Canada n'a cessé de diminuer — il y a eu 5 % moins de décès parmi les utilisateurs de la route, et il y a eu en plus 5 % moins de blessées lors de collisions automobiles. Si l'on se fie à la mesure internationale du « nombre de décès par véhicule automobile immatriculé », la sécurité routière au Canada s'est améliorée de près de 9 % au cours de la même période.

Même si le taux de décès en 1998 a chuté de 6 % par rapport à 1997, le Canada est en perte de vitesse pour ce qui est de la sécurité routière face aux autres pays. En 1998, il est passé de la huitième à la neuvième place parmi les pays de l'OCDE. Il s'agit de la deuxième année consécutive où le Canada ne parvient pas à suivre les autres pays, malgré une amélioration remarquable du taux de décès par rapport à l'année précédente. Ce fait souligne la nécessité d'intensifier nos efforts en matière de sécurité routière.

Le taux de conformité pour le port d'une ceinture de sécurité adéquate a augmenté — la proportion estimative de tous les occupants de véhicules de tourisme qui font usage d'une ceinture de sécurité était de 90,1 % en juin 1999, soit une hausse par rapport au taux de 88,7 % enregistré en juin 1998.

La situation au chapitre de l'alcool au volant s'est améliorée — les décès impliquant des conducteurs en état d'ébriété ont diminué, passant de 39 % à 38,2 %.

Nous avons également assisté à un accroissement de la sensibilisation et de la conformité aux exigences relatives à la sécurité routière — les décès sur les routes ont diminué, passant de 3 064 en 1997 à 2 934 en 1998.

Saviez-vous que ...?

Les forces de l'ordre ont à l'oeil les conducteurs les plus à risque — ceux qui conduisent sans ceinture, en état d'ébriété, à toute vitesse et sans respecter les feux rouges.

Pour de plus amples renseignements sur la sécurité routière

www.tc.gc.ca/securiteroutiere ou envoyez-nous un message électronique à RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca

Appelez-nous sans frais au 1 800 333-0371

Vision sécurité routière (rapport annuel), *Vers les routes les plus sûres au monde*

Le port de la ceinture de sécurité au Canada 1999

Statistiques sur les collisions de la route au Canada

L'État de la sécurité routière au Canada — 1999

TRANSPORTS CANADA

Sécurité ferroviaire — Direction 2006

(Consulter également section 3.3 pour les modifications apportées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*)

L'initiative Direction 2006 vise à réduire de 50 % (par rapport à 1995) les collisions aux passages à niveau et les cas d'intrusion d'ici l'an 2006. Cette initiative s'articule autour de sept grands axes — éducation, application, travaux techniques, recherche, cadre législatif, ressources et communications — et fait appel à un partenariat entre les différents paliers gouvernementaux, les compagnies de chemin de fer, les organismes de sécurité publique, les corps policiers, les syndicats et les groupes communautaires.

Les incidents ferroviaires représentent toujours un risque important pour la sécurité du public et l'infrastructure même. En 1999, les intrusions et les collisions aux passages à niveau, auxquelles était principalement due la mortalité dans le secteur ferroviaire, ont entraîné 92 décès. Les activités de Transports Canada au chapitre de la sécurité ferroviaire en 1999–2000 — dont plusieurs étaient directement liées à l'initiative Direction 2006 — ont été réalisées par quelque 133 employés au coût de 10,2 millions $. Le Ministère fournit également une assistance financière annuelle d'environ 7,7 millions $ pour améliorer la sécurité, notamment par l'installation de feux et de barrières et le déplacement des voies d'accès aux passages à niveau.

Saviez-vous que ...?

Les trains de voyageurs peuvent rouler jusqu'à 160 km/h et les trains de marchandises, jusqu'à 105 km/h. Un train peut nécessiter plus d'une minute pour s'immobiliser complètement.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une réduction de 50 % du nombre de collisions aux passages à niveau (à l'intersection des routes et des voies ferrées) et du nombre d'intrusions sur les propriétés des compagnies de chemin de fer d'ici l'an 2006.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons versé une contribution unique de 250 000 $ (en 1998–1999) à l'Association des chemins de fer du Canada destinée à la production de matériel de formation et de sensibilisation suggéré par plus de trente parties intéressées. Ce matériel a été distribué au grand public, aux administrations provinciales et municipales, et à divers organismes et services de police.

- Nous avons fourni une contribution (récurrente) de 200 000 $ pour l'« Opération Gareautrain » afin de promouvoir la sensibilisation aux questions de sécurité ferroviaire. L'organisme responsable a produit du matériel de formation et de sensibilisation pour le distribuer auprès de certains groupes cibles, et a également entrepris des activités de mise en place et d'application des mesures de sécurité (par exemple, 900 agents de services aux collectivités ont reçu une formation pour diffuser les messages de sécurité ferroviaire de l'Opération Gareautrain).

Les résultats sont encourageants!

Nos apports financiers ont favorisé de nouveaux projets de partenariat. Depuis le lancement de Direction 2006 en 1996, l'incidence des accidents a diminué. Malgré une faible augmentation en 1999, le nombre d'accidents est toujours inférieur de 12,2 % à la moyenne des cinq dernières années. Les cas d'intrusion ont également augmenté en 1999; cependant, leur nombre est encore inférieur de 7,7 % à la moyenne des cinq dernières années.

Un sondage national effectué par Angus Reid en 1999 (concernant les intrusions sur les propriétés des compagnies de chemin de fer et la sécurité ferroviaire) a révélé que seule une proportion relativement faible de Canadiens était au courant des dangers que comportent les passages à niveau. Le sondage a également démontré que les Canadiens ont une fausse idée des personnes qui sont le plus à risque en ce qui concerne les intrusions et les collisions aux passages à niveau. Ces constatations confirment l'importance de l'initiative Direction 2006 et peuvent servir de référence pour en évaluer les résultats.

Pour de plus amples renseignements sur la sécurité ferroviaire

www.direction2006.com

Aviation civile — Vol 2005

En 1999, Transports Canada a introduit son cadre de sécurité relatif à l'aviation civile, appelé Vol 2005, lequel établit des objectifs en matière de sécurité qui permettront de faire passer l'industrie aéronautique canadienne à un niveau de sûreté supérieur et ainsi de maintenir la confiance de la population dans l'aviation civile au Canada. Ce cadre décrit les orientations à prendre en matière de sécurité au cours des cinq prochaines années ainsi que les principaux résultats attendus. Plusieurs initiatives individuelles découlant de ce cadre font l'objet d'un suivi au moyen d'un plan complémentaire de mise en œuvre. Deux importants dossiers à régler concernent la mise en application, par les compagnies aériennes, du concept de gestion de la sécurité et l'atténuation de certains comportements ou situations organisationnelles qui contribuent à l'incidence des erreurs humaines dans l'industrie aéronautique. Grâce à la collaboration et à l'agrément des intervenants de l'industrie, le Ministère a entrepris une démarche proactive pour étudier ces dossiers ainsi que d'autres questions de sécurité. Cette démarche combine la promotion des mesures de sécurité, une formation à la sensibilisation et des dispositions réglementaires.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une réduction du nombre d'accidents et d'incidents aériens;
- un degré élevé de confiance, de la part du public, dans notre programme d'aviation civile.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons incorporé aux normes réglementaires l'exigence que tous les techniciens qui participent à la maintenance des aéronefs reçoivent une formation sur les « facteurs humains ».
- Nous avons instauré un cours sur les facteurs humains liés à la maintenance des aéronefs, qui a été suivi par environ 400 membres de l'industrie dans différents endroits au pays depuis septembre 1999.
- Nous avons introduit le concept de gestion de la sécurité dans les règlements qui régissent l'aviation.
- Nous avons conçu un programme intégré pour la formation des pilotes menant à l'obtention d'une licence de pilote professionnel qui comprend l'étude des règlements et des processus de contrôle pertinents aux organismes d'entraînement au pilotage. Il s'agit du premier programme au monde qui utilise une approche systémique pour la formation de pilotes professionnels. Le coût estimatif pour l'administration de ce projet s'est établi à moins de 50 000 $. (Le programme sera intégralement mis en œuvre à compter de l'automne 2000.)
- Nous avons amorcé une campagne pour éduquer le public aux comportements inappropriés à bord d'un aéronef et lui faire prendre conscience des répercussions possibles lorsqu'on nuit au travail des membres de l'équipage. Le Canada a été le premier pays au monde à lancer une campagne pour accroître la sensibilisation à ces questions. D'autres pays ou administrations aériennes ont depuis manifesté leur intérêt à l'égard de cette initiative.
- Nous avons présidé un groupe de travail du gouvernement, de l'industrie et de la main-d'œuvre chargé de recommander une stratégie pour réduire efficacement les incidents impliquant des passagers agités et perturbateurs (rage de l'air). Au sein de ce groupe étaient représentés l'Association du transport aérien du Canada, plusieurs grandes compagnies aériennes, la Air Line Pilots Association, le Syndicat canadien de la fonction publique (Division du transport aérien), ainsi que divers organismes canadiens chargés de faire appliquer les lois. Le groupe a évalué la convenance de la législation, des mécanismes d'exécution, des politiques des compagnies aériennes, des programmes de sensibilisation et de formation, et a soumis 11 recommandations au Comité technique de l'exploitation des services aériens commerciaux pour faire face aux incidents futurs et tenter de les restreindre.
- En consultation avec les intervenants, nous avons développé et distribué des produits de promotion de la sécurité — sept millions de feuillets explicatifs, 10 000 affiches en anglais et 6 100 affiches en français — à un coût approximatif de 84 000 $.

Saviez-vous que ...?

- On prévoit que le transport aérien augmentera de 100 % au cours des 20 prochaines années.
- La majorité (80–90 %) de tous les accidents aériens sont, à divers degrés, attribuables à une erreur humaine, et la maintenance serait en cause dans 6 à 25 % de ces accidents.
- On compte plus de 1 000 organismes de maintenance approuvés, et environ 10 000 techniciens d'entretien assurent la navigabilité des aéronefs commerciaux et privés.

Pour de plus amples renseignements

www.tc.gc.ca/aviation

www.tc.gc.ca/vigilance/pasrep_f.htm

Les résultats sont encourageants!

Grâce aux efforts déployés par l'industrie et le gouvernement en matière de sécurité, les accidents aériens ont diminué de 8 % en 1999, par rapport à la moyenne calculée pour 1994–1998. La mise en œuvre de Vol 2005 assure une démarche globale visant à maintenir cette tendance.

L'industrie est plus sensibilisée à l'incidence des facteurs humains sur le rendement.

Les participants au cours sur les facteurs humains liés à la maintenance des aéronefs ont pu accroître leur connaissance et leur compréhension des modèles de sécurité, des questions de sécurité latentes et actives et de la théorie des erreurs humaines, et ont témoigné leur appréciation de l'utilité et des avantages d'une telle formation.

Après avoir suivi le Programme de formation des pilotes professionnels, les titulaires seront mieux préparés à faire face aux conditions réelles du transport commercial des voyageurs et pourront prendre de meilleures décisions dans les situations difficiles. Grâce à la coopération de l'industrie de l'entraînement au pilotage, le Canada est maintenant en mesure de devenir l'un des chefs de file mondiaux de la formation au pilotage.

La campagne sur la « rage de l'air » a accru la sensibilisation et la compréhension de la nature et des conséquences des comportements inappropriés à bord des aéronefs. Les demandes continuelles de renseignements provenant de l'industrie, de gouvernements étrangers et d'autres administrations aériennes témoignent de la pertinence d'une telle campagne et de l'intérêt à l'égard d'un suivi. Le niveau élevé de participation et de collaboration des membres du groupe de travail a confirmé leur approbation de l'approche et des messages adoptés pour la campagne.

Sécurité maritime — Campagne visant à réduire les accidents impliquant de petits bâtiments

(Consulter également section 3.3 pour les modifications apportées à la *Loi sur la marine marchande du Canada*)

Cette campagne vise à réduire le nombre d'accidents impliquant de petits navires à passagers (navires de moins de 15 tonnes transportant moins de 12 passagers) en faisant en sorte que les navires soient exploités en toute sécurité et conformément aux règlements applicables. Un programme de surveillance « par vérification ponctuelle » — au lieu d'inspections annuelles — est considéré comme étant la stratégie la plus efficace pour veiller à ce que l'équipement de sécurité requis (p. ex. matériel de lutte contre l'incendie et équipement de sauvetage) soit à bord en tout temps et que les exploitants se préoccupent constamment des questions de sécurité. Pour diminuer les risques, Transports Canada en est à revoir et à mettre à jour les règlements et les normes pour s'assurer qu'ils sont actuels et valides; l'application d'exigences périmées n'est nullement efficiente ou efficace. Environ 100 000 $ ont été investis dans cette campagne en 1999–2000.

Ce que nous voulons réaliser ...

- un transport maritime sûr et sécuritaire.

Pour de plus amples renseignements

www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons mené une campagne publicitaire à l'été 1999 pour attirer l'attention des organismes locaux et nationaux concernés par les questions relatives aux petits navires à passagers, pour augmenter le niveau de sensibilisation et pour mettre de l'avant des projets de partenariat sur des initiatives particulières.

Les résultats sont encourageants!

Combinée aux consultations en cours concernant les modifications à apporter à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la campagne a incité de nombreux propriétaires de navires et associations d'industrie à s'adresser au Ministère pour collaborer à l'élaboration de cadres de sécurité propres à leur secteur.

On élabore actuellement des indicateurs de performance, comme l'évaluation périodique du niveau de sensibilisation et de conformité, ainsi que des statistiques sur les accidents dans le secteur, afin de surveiller les progrès et les résultats de cette initiative. Selon les premières constatations établies sur la côte ouest du pays, la plupart des navires ne sont pas bien équipés au moment de la première inspection, mais ils sont néanmoins fonctionnels, et cherchent à se conformer à l'ensemble des règlements.

Contrôle de la sécurité et de la conformité des entités ayant fait l'objet d'un transfert ou d'une cession

De nombreux mécanismes législatifs, consultatifs et organisationnels ont été mis en place pour surveiller les diverses entités — telles que NAV CANADA et les aéroports — dont les fonctions étaient assurées par Transports Canada avant d'être cédées à des entreprises du secteur privé. Le Ministère travaille de pair avec ces organismes à perfectionner les mécanismes et les accords de surveillance.

Ce que nous voulons réaliser ...

- un environnement opérationnel sécuritaire dans les aéroports;
- une réduction du risque de collisions.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons fourni des renseignements, des conseils et un encadrement aux gestionnaires de l'industrie afin d'aider les entités cédées à satisfaire aux normes canadiennes et internationales. Ainsi, nous avons publié le *Manuel national des politiques et procédures des services de la navigation aérienne et espace aérien*, élaboré des instruments de réglementation pour remédier à certaines lacunes et réalisé des évaluations du risque dans le but d'introduire des contre-mesures efficaces.
- Nous avons effectué des inspections et des vérifications auprès des entités réglementées — installations, services et application des règlements — afin de promouvoir leur conformité à la réglementation ainsi qu'une meilleure compréhension de leurs obligations.

Les résultats sont encourageants!

Nous observons en général une diminution des erreurs dans les manuels d'exploitation, des anomalies dans la tenue des registres en matière de formation et de vérification des connaissances, et des erreurs de calage altimétrie.

Les intervenants démontrent une compréhension accrue des services de navigation aérienne et de l'espace aérien, comme en témoignent leur acceptation et leur approbation des projets de modifications réglementaires, et reconnaissent l'importance de former des partenariats et des alliances stratégiques (p. ex. le Comité de contrôle de la sécurité de Transports Canada et de NAV CANADA).

Il semble que les administrations aéroportuaires ont une meilleure compréhension de leurs rôles et de leurs responsabilités. Avec le temps, cela devrait accroître la conformité au programme d'inspection, ce qui justifierait une diminution des exigences en matière d'inspection auxquelles sont soumis les détenteurs de certificats d'aéroport.

Saviez-vous que. ..?

Les responsables du Programme de l'aviation civile de Transports Canada peuvent immédiatement traiter toutes vos demandes de renseignements et commandes de publications par le biais de leur site Web ou de leur ligne d'appel 1 800 :

- 21 000 demandes de renseignements ont été soumises en 1999, soit au téléphone, par la poste ou le courrier électronique, ou en personne;
- le site Web reçoit environ 2,5 millions de demandes d'accès chaque année.

Pour de plus amples renseignements

www.tc.gc.ca/aviation/index_f.htm

appelez-nous sans frais au **1-800-305-2059**

TRANSPORTS CANADA

Programme de recherche et de développement

En assumant un rôle directeur dans la recherche, le développement et l'innovation dans la technologie des transports, Transports Canada peut accélérer l'introduction de services et de systèmes de transport plus sûrs et plus efficients. Notre rôle consiste à communiquer les possibilités offertes par les nouvelles applications technologiques et à élaborer et déployer des systèmes qui permettront l'atteinte des objectifs ministériels. Par l'entremise de son Centre de développement des transports, situé à Montréal, le Ministère a géré un programme de recherche et de développement (R et D) de 10 millions $ en 1999–2000. Ce programme nous a attiré des partenaires nationaux et internationaux et a soutenu les activités liées à plusieurs projets ministériels.

Ce que nous voulons réaliser ...

- un réseau national de transport sûr, sécuritaire, concurrentiel et durable.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons effectué des essais sur des pistes contaminées pour corréler les coefficients de frottement au sol et les performances de freinage des aéronefs dans une variété de conditions hivernales.
- Nous avons mis au point des systèmes fiables de détection des explosifs pour les bagages à main et les bagages enregistrés.
- En partenariat avec le Port de Montréal, nous avons élaboré un système Web d'échange de données électroniques pour faciliter le suivi du mouvement des conteneurs.

Les résultats sont encourageants!

L'industrie des transports continue de s'intéresser à nos projets de recherche et de développement. À preuve, le vif intérêt démontré à l'égard des ateliers organisés par le Ministère, les nombreuses visites sur notre site Web, les demandes de publications de R et D et l'importante participation au 6e congrès mondial des STI, que Transports Canada a co-parrainé en novembre 1999.

Les innovations qu'adoptent les exploitants et les fournisseurs du secteur des transports ont d'abord été mises à l'essai et éprouvées dans le cadre des activités de R et D de Transports Canada. Il en est ainsi, par exemple, des liquides dégivrants améliorés pour aéronefs, des moyens techniques de sécurité utilisés dans les aéroports, des systèmes de transport intelligents et des systèmes de transport accessibles.

Pour de plus amples renseignements sur nos projets de R et D

Revue annuelle du Centre de développement des transports

www.tc.gc.ca/tdc/index_f.htm

Système de détection des explosifs dans les aéroports canadiens

Transports Canada travaille actuellement à l'élaboration du cadre de réglementation pour un système canadien de détection des explosifs (SDE), qui consiste à inspecter les passagers et leurs effets pour empêcher la présence d'explosifs à bord des avions quittant le Canada. La mise en œuvre du SDE doit être adaptée aux besoins en matière de sécurité et à l'achalandage des aéroports canadiens, sans mettre en jeu la viabilité à long terme de l'industrie aéronautique. Transports Canada collabore avec cette dernière à l'élaboration d'un cadre stratégique et d'une méthode de mise en œuvre (phase I). L'acquisition et le déploiement d'un SDE avancé (phase II) incombera à l'industrie canadienne de l'aviation. Le financement de ce projet a été annoncé lors de la présentation du dernier budget fédéral.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une plus grande sécurité aérienne pour les vols internationaux;
- la conformité aux nouvelles normes internationales en matière de sécurité tout en conservant notre compétitivité dans l'économie mondiale.

Saviez-vous que. ..?

- Les pays membres de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) ont accepté d'appliquer intégralement le SDE pour tous les bagages enregistrés d'ici 2003.
- Aux États-Unis, 450 aéroports seront pourvus du SDE d'ici 2004.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons établi un groupe de travail mixte du ministère et de l'industrie et l'avons chargé de produire les données nécessaires pour déterminer les moyens techniques et les procédures opérationnelles les plus appropriés aux exigences du gouvernement et de l'industrie.
- Nous avons commencé à rédiger les normes de performance du SDE.

Les résultats sont encourageants!

L'industrie canadienne de l'aviation est de plus en plus sensibilisée à la nécessité d'un SDE. Les aéroports, les compagnies aériennes et Transports Canada travaillent en étroite collaboration pour établir les conditions d'un SDE canadien qui soit pratique et efficace.

Recrutement et maintien de l'effectif

Des années de restrictions financières combinées au vieillissement du personnel ont entraîné une importante pénurie de main-d'œuvre dans certaines spécialités de la fonction publique, d'où la priorité accordée par le gouvernement au recrutement et au maintien de l'effectif. À Transports Canada, le recrutement et le maintien en poste des inspecteurs de la sécurité et de la sûreté et d'autres spécialistes du domaine s'avèrent particulièrement difficiles étant donné la demande du secteur privé pour ces mêmes spécialistes. Pour remédier à ce problème, Transports Canada a entrepris un effort intensif de recrutement et de formation d'inspecteurs techniques, d'ingénieurs, d'inspecteurs de l'aviation civile et d'autres employés qualifiés. Nous travaillons avec la Commission de la fonction publique pour pourvoir à ces postes et avec le Conseil du Trésor pour fournir des indemnités provisoires à certains employés actuels afin de les maintenir en poste.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une main-d'œuvre hautement qualifiée, professionnelle et représentative, qui est à la fois reconnue et respectée par l'industrie des transports;
- la confiance de la population et la satisfaction des intervenants quant aux niveaux de service et de sécurité.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons mené une campagne nationale de recrutement, comportant l'insertion d'annonces dans les journaux et les magazines nationaux de décembre 1999 à avril 2000. Environ 470 000 $ ont été dépensés pour la publicité de recrutement.
- Nous avons établi une liste de réserve de quelque 900 candidats afin de faciliter la dotation de postes critiques pour la fonction de réglementation.

Les résultats sont encourageants!

Nous avons accru la sensibilisation et l'intérêt d'éventuels candidats à l'égard d'un emploi à Transports Canada — 2 879 postulants ont répondu à notre campagne de recrutement. (Il est encore trop tôt pour livrer les résultats de cette campagne.)

Pour de plus amples renseignements

www.tc.gc.ca/irc_cri/index_f.html

2.3.2 Un réseau national de transport concurrentiel, efficient et efficace ...

qui contribue à satisfaire aux priorités gouvernementales suivantes :

• Économie dynamique • Collectivités plus fortes • Place du Canada dans le monde

Les politiques canadiennes en matière de transport visent à répondre aux besoins de tous les Canadiens, d'un océan à l'autre. Les nombreuses réformes proposées par Transports Canada ont toutes contribué à accroître la prospérité nationale. Au cours des deux dernières décennies, les coûts de transport n'ont pas augmenté à la même vitesse que ceux des autres coûts de l'économie en général; autrement, ceux-ci seraient d'environ 10 milliards $ plus élevés qu'aujourd'hui. En raison de la forte concurrence entraînée par la déréglementation, la majorité de ces gains — soit environ 8 milliards $ — ont été transférés aux consommateurs et aux expéditeurs sous forme de prix moins élevés. Puisque les frais de transport sont compris dans le coût de tous nos achats, importations ou exportations, ces gains ont contribué à rendre l'économie canadienne plus compétitive et à améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens. Le succès du Canada à contrôler l'inflation est attribuable, en partie, au fait que le secteur des transports a su utiliser l'amélioration de sa productivité pour diminuer les coûts et réduire les prix.

Restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien

En raison des difficultés financières chroniques des Lignes aériennes Canadien International, le gouvernement fédéral se devait d'entreprendre la restructuration de l'industrie du transport aérien de façon à entraîner le moins de perturbations possibles pour les collectivités, les voyageurs et les employés des compagnies aériennes. On prévoyait que cette restructuration aurait comme résultat, du moins au début, de voir apparaître un transporteur aérien dominant au pays. Par conséquent, le gouvernement a pris les mesures nécessaires pour assurer le respect des cinq principes de base suivants : protection contre une tarification abusive; maintien de services dans les petites collectivités; traitement équitable des employés; promotion de la concurrence; et maintien de la propriété et du contrôle par des intérêts canadiens.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une industrie canadienne de transport aérien saine et sûre, contrôlée par des Canadiens pour des Canadiens;
- une industrie de transport aérien qui offre un niveau de service acceptable vers toutes les destinations au Canada à des prix justes; et
- une industrie de transport aérien capable de concurrencer avec les meilleures et les plus importantes compagnies aériennes au monde.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons consulté intensivement les collectivités et l'industrie, ainsi que les membres du Parlement, l'Office des transports du Canada et le Bureau de la concurrence au sujet des questions les plus importantes.
- Nous avons présenté le projet de loi sur la restructuration de l'industrie du transport aérien (le projet de loi C-26) à la Chambre des communes, le 17 février 2000. Le projet de loi a introduit des mesures pour empêcher les comportements abusifs au sein de l'industrie, ainsi que des mécanismes pour diminuer les entraves à l'accès, et donc inciter des transporteurs aériens, nouveaux ou existants, à faire concurrence à Air Canada. Le projet de loi est entré en vigueur le 5 juillet 2000.
- Nous avons obtenu d'Air Canada un engagement de trois ans selon lequel, après la fusion, il continuerait d'offrir un service intérieur à toutes les collectivités desservies par Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International et leurs filiales à part entière.
- Nous avons obtenu d'Air Canada un engagement de deux ans selon lequel, durant le processus de fusion, il n'y aurait pas de mises à pied ou de relocalisations involontaires d'employés syndiqués d'Air Canada, des Lignes aériennes Canadien ou de leurs filiales à part entière.

- Nous avons élaboré un nouveau cadre de concurrence pour les services aériens internationaux et les relations bilatérales, incluant une revue et un assouplissement des politiques de vols nolisés internationaux canadiens.
- Dans le cadre des considérations de principe ayant trait à la restructuration de l'industrie du transport aérien intérieur, les questions de concurrence ont été traitées par le Commissaire de la concurrence. Le Commissaire a reçu plusieurs garanties de la part d'Air Canada. Parmi ses engagements auprès du Commissaire de la concurrence, Air Canada a accepté de se dessaisir d'un certain nombre de créneaux à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto; de mettre en vente les Lignes aériennes Canadien Régional; et de s'engager à ne pas exploiter de transporteurs à rabais dans l'Est du Canada avant septembre 2001 si un nouveau transporteur canadien (autre que Westjet) lançait un service de transporteur à rabais dans l'Est du Canada avant le 30 septembre 2000.

Les résultats sont encourageants!

Nous avons de nouveaux transporteurs offrant des services intérieurs, et des transporteurs déjà en place ont élargi leurs réseaux intérieurs.

Nous avons nommé un observateur indépendant de la transition pour surveiller et évaluer les répercussions de la restructuration de l'industrie du transport aérien au cours des 18 à 24 prochains mois et faire rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

Nous avons nommé un Commissaire aux plaintes sur le transport aérien à l'Office des transports du Canada. Le Commissaire examinera toute plainte présentée à un transporteur aérien et qui n'a pas été résolue à la satisfaction du consommateur.

Nous avons un régime plus souple permettant la distribution des routes internationales à un échantillon plus vaste de transporteurs canadiens.

Air Canada et ses succursales continueront d'être assujetties à la *Loi sur les langues officielles*.

Pour de plus amples renseignements sur la restructuration de l'industrie du transport aérien

www.tc.gc.ca/pol/f/t-facts_f/Transport_aerien/Restructuration_des_transporteurs_aeriens.htm

VIA Rail

Dans son plan d'affaires 2000–2004, VIA Rail fait part du succès de la société à atteindre ses objectifs de financement à long terme, notamment en améliorant la prestation des services offerts aux voyageurs au moyen d'une meilleure utilisation des ressources actuelles, et traite de la question des contrats d'association qui pourraient être conclus avec des compagnies de chemin de fer locales et privées. Reconnaissant l'urgence des besoins de VIA Rail, le gouvernement a annoncé que des fonds supplémentaires de 401,9 millions $ seraient accordés à la société sur une période de cinq ans. L'objectif est de mettre fin à la détérioration du réseau canadien de trains de voyageurs et de faire en sorte que VIA puisse offrir ses services de façon sûre et efficiente au cours des prochaines années. Cela marque véritablement le début de la renaissance au Canada du transport ferroviaire de passagers.

Ce que nous voulons réaliser ...

- un réseau national de transport ferroviaire de passagers qui soit sûr et efficient et puisse fournir aux Canadiens une autre option de transport viable, économique et écologique.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons participé à l'élaboration du plan d'affaires 2000–2004 de VIA Rail, qui a mis en lumière l'urgent besoin de stabiliser le réseau actuel de trains et de services de la société, d'examiner certaines préoccupations importantes en matière de santé et de sécurité et de stimuler une croissance modeste.

Les résultats sont encourageants!

Les fonds supplémentaires qui ont été accordés pour remédier aux besoins pressants en matière d'amélioration des immobilisations, de santé et de sécurité, et d'investissements pour stimuler la croissance devraient se traduire par des services plus fréquents, des trains plus modernes et un réseau plus fiable.

Un réseau ferroviaire amélioré permettra de diminuer l'encombrement des routes et de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le corridor Québec-Windsor, tout en favorisant le tourisme dans les régions de l'Ouest et de l'Atlantique.

Pour de plus amples renseignements sur VIA Rail

www.viarail.ca

TRANSPORTS CANADA

Systèmes de transport intelligents

Les progrès technologiques permettront de remédier à plusieurs difficultés auxquelles se heurte l'industrie des transports au Canada. Les systèmes de transport intelligents (STI) comprennent une variété de procédés techniques appliqués aux moyens de transport pour en améliorer la sûreté, l'efficience, la fiabilité et la performance environnementale — sans qu'on ait besoin nécessairement d'en modifier l'infrastructure existante. Le programme canadien des STI, conçu par Transports Canada et annoncé par le ministre des Transports en novembre 1999, vise à promouvoir le développement et le déploiement des STI pour et par tous les modes de transport et cela dans toutes les régions urbaines et rurales du pays. Le Ministère dirige la réalisation de ce programme, qui nécessitera un effort et un leadership continus pour s'assurer de tirer profit de tous les avantages des STI. Pour obtenir les meilleurs résultats possibles, nous travaillons de concert avec la Société de systèmes de transport intelligents du Canada, les administrations provinciales, territoriales et municipales, d'autres ministères fédéraux, comme Industrie Canada et Environnement Canada, les milieux universitaires, le secteur privé et les autorités américaines. Au cours de l'année financière 1999–2000, environ 5 millions $ ont été consacrés à cette initiative.

Pour de plus amples renseignements sur les STI

Plan des systèmes de transport intelligents (STI) pour le Canada : En route vers la mobilité intelligente (TP 13501)

Plan de déploiement et d'intégration des systèmes de transport intelligents (TP 13542)

www.tc.gc.ca/pol/fr/its/menu_f.htm

Ce que nous voulons réaliser ...

- une plus grande mobilité et une circulation plus fluide dans les zones de trafic intense, les rendant plus sécuritaires et plus viables sur le plan écologique;
- l'amélioration du transbordement intermodal et du traitement des voyageurs et des marchandises aux frontières;
- une productivité supérieure grâce à l'accroissement de l'efficience et de la fiabilité des activités de transport.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons financé des projets STI pour accélérer le développement et le déploiement des STI dans tout le Canada :
  - nous avons alloué 7 millions $ à l'amélioration des systèmes de sécurité des véhicules commerciaux afin de faciliter le déploiement ultérieur des STI;
  - nous avons conclu un accord de financement prévoyant un versement de 250 000 $ à la Société STI du Canada, qui agit comme principal conseiller technique du Ministère en matière de STI;
  - nous avons fourni une contribution de 250 000 $ à la University of Toronto pour l'établissement d'un banc d'essai permettant de tester des applications STI et de former des étudiants.
- Nous avons formé des partenariats avec les administrations provinciales et territoriales et le secteur privé afin d'élaborer en commun un cadre de planification relatif aux STI.
- Nous avons tenu des séances de sensibilisation sur les STI à Toronto, Vancouver, Calgary, Montréal et Moncton; nous avons participé à des missions internationales d'exportation de STI; et nous avons participé activement au 6e congrès mondial sur les STI, qui a eu lieu à Toronto en novembre 1999 et que nous avons parrainé.

Les résultats sont encourageants!

Nous avons stimulé la sensibilisation et les connaissances au sujet des STI dans tout le Canada et à l'échelle internationale. Les différents paliers de gouvernement — provinciaux, territoriaux et municipaux — en sont à élaborer des plans stratégiques liés aux STI afin de promouvoir et de guider leur déploiement.

Système de transport et de manutention du grain

Le gouvernement du Canada a présenté des mesures pour accroître l'efficacité et réduire les coûts du système de manutention et de transport du grain du Canada. D'importantes consultations ont été menées par l'ancien juge de la Cour suprême William Estey, qui furent suivies par des recommandations de la part de M. Arthur Kroeger sur la meilleure façon de mettre en œuvre un système plus efficient.

Ce que nous voulons réaliser ...

- un système commercial, concurrentiel et comptable pour le transport et la manutention du grain qui réponde aux besoins des Canadiens.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons présenté des modifications à la *Loi sur les transports au Canada.*
- Nous avons annoncé des mesures relatives à la limitations des recettes, aux routes céréalières, aux dispositions en matière d'arbitrage finale, aux appels d'offres pour la prestation de services de logistiques et à la facilitation du transfert des embranchements ferroviaires à des chemins de fer sur courtes distances dans les collectivités.

Les résultats sont encourageants!

Un plafond de revenus (en vigueur à partir d'août 2000) a été établi, ce qui entraînera une réduction annuelle des recettes ferroviaires d'environ 178 millions $ pour le transport du grain; cela représente une réduction d'environ 18 % par rapport aux recettes prévues pour 2000–2001.

Nous avons accru notre capacité d'exploitation commerciale — la Commission canadienne du blé va maintenant en appel d'offres pour au moins 25 % des ventes par les ports canadiens de l'Ouest.

On a facilité l'abandon des embranchements ferroviaires au profit des lignes sur courte distance dans les collectivités et le processus d'arbitrage des propositions finales a été simplifié.

Pour de plus amples renseignements sur le transport du grain

www.tc.gc.ca/railpolicy/default_f.htm

TRANSPORTS CANADA

Les aéroports du Canada

Les programmes des aéroports qui incluent la cession de tous les aéroports, sauf les aéroports éloignés, sont conçus et mis en œuvre pour faire en sorte que le Canada et les Canadiens bénéficient du meilleur système aéroportuaire qui soit. En favorisant une meilleure gestion commerciale qui sera plus responsable à l'échelle locale et en rendant les aéroports plus autonomes, ces programmes réduisent en définitive le fardeau des contribuables canadiens. Transports Canada assume de nombreux rôles à l'égard des aéroports du pays. En fait, le Ministère est propriétaire des aéroports les plus importants et les plus achalandés. Il continue d'exploiter les aéroports éloignés et ceux qui ne sont pas encore cédés et affecte des fonds aux aéroports admissibles au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) pour faciliter les travaux d'immobilisations liés à la sécurité, à la protection des biens et à la réduction des coûts. En outre, il négocie les accords de cession d'aéroports et supervise le rôle du réseau d'aéroports.

Pour de plus amples renseignements sur les programmes aéroportuaires

Politique nationale des aéroports

Rapport sur l'état des programmes et des cessions aéroportuaires

Rapport de consultation de la Revue des baux aux AAL, avril 1999

www.tc.gc.ca/airports/nap/airNapMSR_fr.htm

Ce que nous voulons réaliser ...

- la réduction du fardeau du contribuable pour l'exploitation des aéroports canadiens; et
- la mise en place d'un réseau d'aéroports adéquat, sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons cédé dix aéroports additionnels à des intérêts locaux. Sur les 136 aéroports détenus, exploités ou subventionnés par Transports Canada à l'origine (à l'exception des aéroports éloignés), 115 (85 %) ont été cédés.
- Nous avons offert une contribution de 20 millions $ pour la mise en œuvre de projets admissibles au PAIA, dans 64 aéroports.
- Nous avons entrepris une Revue détaillée des baux aux quatre premières Administrations aéroportuaires locales (AAL) établies pour exploiter les aéroports du Canada (Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal). La revue visait à évaluer le succès de la politique de cession et à déterminer les obstacles à une prestation de services efficace.
- Nous avons effectué une évaluation du PAIA (après sa cinquième année de mise en œuvre) et une vérification interne de projets sélectionnés du PAIA et de l'administration générale du programme. Suite à cela, nous avons renouvelé le programme pour cinq autres années.
- Nous avons produit un document sur le cadre décrivant notre rôle de supervision et de suivi et avons constitué une base de données contenant des statistiques sur les aéroports, de l'information financière, etc.

Les résultats sont encourageants!

La Revue des baux des AAL a permis de conclure que les aéroports des AAL — ainsi que d'autres aéroports reliés au Réseau national d'aéroports (RNA) — sont bien exploités, mais qu'il existe certains problèmes qui peuvent réduire l'efficacité du réseau. Nous avons déjà commencé à nous attaquer à ces problèmes et il est possible que l'on apporte des modifications à la Politique nationale des aéroports. Ces modifications pourraient éventuellement inclure quelques révisions au régime de la politique des aéroports.

Grâce à la Revue des baux des AAL, les administrations aéroportuaires et d'autres intervenants clés sont mieux sensibilisés aux questions de politique auxquelles fait face le gouvernement. Elles connaissent également mieux les faiblesses du cadre d'exploitation des administrations aéroportuaires. Plusieurs administrations ont commencé à adopter les meilleures pratiques de l'industrie en matière de gestion.

L'évaluation du PAIA a confirmé que le programme est toujours utile. À la suite de la vérification, on a mis en œuvre un plan d'action détaillé en matière de gestion pour donner suite aux constatations et aux recommandations liées à des éléments comme la mise sur pied d'un cadre de financement du PAIA rentable, les questions environnementales, l'équipement mobile et l'entretien des biens.

Les ports du Canada

On a élaboré la Politique maritime nationale pour renforcer l'initiative gouvernementale visant à rationaliser le système de transport canadien. Pour ce faire, on a constitué un réseau de ports importants regroupant des Administrations portuaires canadiennes (APC) gérées de façon autonome tout en transférant la totalité des ports, à l'exception des ports régionaux/locaux éloignés. Afin de faciliter les transferts régionaux/locaux, lesquels devraient être terminés le 31 mars 2002, le Ministère peut compter sur un Fonds de dessaisissement des ports (FDP) de 125 millions $ et un Fonds de transfert des ports (FTP) de 40 millions $. En 1999–2000, les dépenses brutes engagées dans le transfert des ports régionaux/locaux s'élevaient à 24 millions $, alors que les recettes de l'exploitation des ports (déduction faite des commissions) se chiffraient à 18 millions $).

Ce que nous voulons réaliser ...

- la réduction du fardeau du contribuable pour l'exploitation des ports canadiens; et
- la mise en place d'un réseau de ports adéquat, sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons envoyé des lettres patentes dans 17 des 18 ports désignés dès le début pour devenir des APC (le Port de Hamilton n'est pas encore désigné). Outre les 18 ports originaux, deux autres ports ont également déposé une demande de statut d'APC. L'Administration portuaire de Belledune a reçu son statut d'APC en mars 2000 et on a approuvé la demande de la Commission portuaire d'Oshawa. Cette dernière devrait recevoir son statut à la fin de l'année 2000.
- Nous avons transféré totalement ou en partie 21 installations portuaires/ports supplémentaires. Depuis les débuts du programme de transfert en 1995, un total de 358 installations portuaires ont été transférées ou retirées de l'inventaire du Ministère.
- Nous avons donné 18 millions $ à des intérêts locaux dans le cadre du FDP et avons dépensé 6 millions $ à partir du FTP pour faciliter la mise en œuvre du programme.
- Nous avons étroitement collaboré avec des représentants provinciaux pour atteindre les objectifs suivants :
  - faciliter le transfert de dix quais de traversier à la province du Québec; et
  - transférer des terrains riverains de la Colombie-Britannique à des cessionnaires potentiels.

Les résultats sont encourageants!

Nous avons réduit de 21 millions $ les appropriations parlementaires nettes pour soutenir l'exploitation des ports publics (de 27,7 millions $ en 1995–1996 à 7 millions $ en 1999–2000).

Les APC ont maintenant l'autonomie et la souplesse nécessaires pour mener leurs activités conformément aux principes commerciaux. En outre, les intérêts des intervenants sont mieux représentés dans la nouvelle structure de gestion des APC.

Pour de plus amples renseignements sur les ports

Rapport annuel de 1999–2000 sur le transfert et l'exploitation des ports

www.tc.gc.ca/portprograms/fr/menu.htm

TRANSPORTS CANADA

Programmes fédéraux de transport de surface

Autoroutes. Une bonne infrastructure routière est essentielle pour assurer la santé économique du pays et la sécurité des Canadiens. Les autoroutes supportent une grande part de l'activité commerciale au Canada, car 75 % des expéditions de marchandises se font par camion. Les autoroutes supportent également 90 % des déplacements entre les villes. Bien qu'au Canada la responsabilité des autoroutes incombe aux provinces, le rôle du Ministère est de collaborer étroitement avec les provinces, les territoires et parfois même les municipalités pour s'assurer que le mouvement des personnes et des biens continue de se faire efficacement au Canada et que l'économie bénéficie du réseau de transport. Dans les années passées, Transports Canada a conclu une série d'accords de financement du partage des coûts entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Ces accords visaient à préserver et à améliorer la sécurité du réseau existant des autoroutes. Ces efforts ne font pas que renforcer le secteur des transports, tant à l'échelle nationale qu'internationale, mais également le développement économique, le tourisme, les télécommunications, la culture et l'environnement.

Saviez-vous que ...

plus de 40 % du produit intérieur brut du Canada et qu'un emploi sur trois sont directement liés aux activités commerciales du pays, lesquelles sont en grande partie tributaires du transport routier?

Ce que nous voulons réaliser ...

- une infrastructure de transport de surface adéquate, sécuritaire, efficiente et respectueuse de l'environnement au Canada.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons modifié et amélioré le système de gestion des contributions pour les autoroutes afin de tenir compte des observations du vérificateur général, formulées à la suite d'une vérification. Nous avons actualisé tous les systèmes actuels de gestion des projets liés aux accords fédéral/provinciaux et fédéral/territoriaux sur les autoroutes afin de nous assurer que les exigences en matière de renseignements sur la gestion financière permettront de remplir les obligations énoncées dans les accords. Cela permet un meilleur suivi et une meilleure analyse des projets. Par ailleurs, de nouvelles ententes définissent les lignes directrices en matière d'ingénierie qu'il faudra suivre pendant la construction de projets financés conjointement et assurent que des approbations gouvernementales conjointes sont bien en vigueur pour de longues périodes. En outre, les ententes de contribution mettent désormais l'accent sur une évaluation environnementale antérieure au début de la construction.

- Nous avons administré sept accords de financement de partage des coûts pour les autoroutes, lesquels ont permis d'attribuer 138 millions $ à cinq provinces — Terre-Neuve, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard et Québec — pour faciliter la mise en œuvre de programmes provinciaux d'infrastructure routière.

- Nous avons investi 25,6 millions $ aux ponts Jacques-Cartier et Champlain et 12,6 millions $ au pont Victoria, tous des ponts situés à Montréal.

- Nous avons formé le Comité national canadien de l'Association mondiale de la Route pour permettre aux représentants canadiens du gouvernement et des entreprises de s'entretenir des enjeux du transport routier.

Les résultats sont encourageants!

Les contributions pour les autoroutes fédérales sont affectées de façon plus efficace.

La Veterans Memorial Highway (l'autoroute 416) en Ontario, la Route 1 à l'Île-du-Prince-Édouard et la Route 2 au Nouveau-Brunswick (31 kilomètres d'autoroute à quatre voies entre Saint-Basile et Saint-Léonard) sont maintenant terminés.

Par l'entremise du Comité national canadien de l'Association mondiale de la Route, les entreprises et les gouvernements canadiens ont accès aux résultats des recherches internationales liées au transport routier, ce qui comprend les expériences techniques et pratiques et les meilleures pratiques. Ce comité a ouvert de nouvelles portes aux entreprises canadiennes en concrétisant le partage de l'information qui leur permettra de renforcer leurs objectifs et leurs produits livrables.

2.3.3 Sensibilisation et gérance de l'environnement...

qui contribuent à satisfaire aux priorités gouvernementales suivantes :

• Les enfants • L'environnement • Le renforcement des collectivités

Le développement durable et le changement climatique continueront d'être des enjeux publics importants dans un avenir rapproché. Ce sont deux des principaux défis que le secteur des transports aura à l'échelle mondiale. Les taux actuels de croissance laissent supposer que 800 millions de personnes de plus posséderont une voiture au cours des 40 prochaines années. Le développement durable des transports est donc une responsabilité commune des gouvernements, de l'industrie et de la population canadienne. Les Canadiens prennent de plus en plus conscience des défis du secteur des transports et se tournent vers le gouvernement pour trouver le leadership nécessaire. Transports Canada s'engage à promouvoir la constitution d'un réseau de transport durable pour les Canadiens en intégrant des composantes environnementales dans toutes ses politiques et ses opérations et dans tous ses programmes. Cette section traite des principaux accomplissements et progrès réalisés l'année dernière pour appuyer le développement durable des transports — le changement climatique, la gestion du smog et la gestion des lieux contaminés. Les activités entreprises dans ces domaines sont conformes aux engagements énoncés dans la Stratégie de développement durable (SDD) de Transports Canada (consulter *section 3.2 à la page 35 pour de l'information détaillée sur notre SDD*).

Transport et changement climatique

Le secteur des transports est le plus important producteur d'émissions de gaz à effet de serre au Canada; à lui seul, il engendre 25 % des émissions totales. Selon les prévisions, on estime que d'ici 2010 les émissions produites par les activités liées au transport seront en hausse de 32 % par rapport aux niveaux de 1990. Le gouvernement se penche très sérieusement sur ce problème; le Discours du Trône de 1999 lui a permis de réitérer son engagement à l'égard des objectifs de Kyoto. S'il est ratifié, le protocole de Kyoto exigera que le Canada réduise, entre 2008 et 2012, ses émissions de 6 % par rapport aux niveaux de 1990. À titre de coparrain et de coprésident de la Table des transports sur le changement climatique, Transports Canada collabore avec tous les paliers de gouvernement, avec des intervenants du secteur privé et avec des organismes non gouvernementaux pour faciliter l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie nationale en matière de changement climatique.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une réduction des émissions de gaz à effet de serre au sein du secteur des transports, à l'appui de l'objectif national du Canada.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons présenté aux ministres des Transports et au Secrétariat national sur les changements climatiques un rapport sur les options, lequel expose des mesures possibles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre au sein du secteur des transports au Canada et évalue les coûts, les avantages et les répercussions de ces mesures.
- Nous avons mené 25 études analytiques sur les différentes possibilités de réduire les émissions dans le secteur des transports. Les résultats de ces études ont été affichés sur un site Web public et ont servi à préparer le rapport sur les options.
- Nous avons mené une consultation sur le rapport sur les options auprès de plus de 400 intervenants provenant de huit villes canadiennes. En tenant compte des résultats, nous avons produit un rapport d'accompagnement qui complète le rapport sur les options.

Les résultats sont encourageants!

Les intervenants sont beaucoup plus engagés. En outre, ceux-ci sont beaucoup plus conscients des questions liées au changement climatique et des possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre au sein du secteur des transports.

Le gouvernement et les Canadiens disposent maintenant d'une base de données améliorée sur les émissions produites par les activités de transport au Canada.

Pour de plus amples renseignements sur le changement climatique

www.tc.gc.ca/envaffairs/francais/changeclimat/tablet/

Pollution atmosphérique

Des sondages ont démontré que les Canadiens sont particulièrement préoccupés par l'effet de la pollution atmosphérique sur leur santé et leur qualité de vie. Compte tenu que le secteur des transports produit entre 40 et 50 % des émissions qui forment le smog, Transports Canada collabore avec des organismes interministériels et internationaux pour élaborer des normes canadiennes en matière de qualité de l'air. En outre, le Ministère donne son appui à des programmes de sensibilisation aux questions liées à la qualité de l'air.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une réduction de l'effet des émissions atmosphériques produites par le secteur des transports; et
- une meilleure qualité de l'air que respirent les Canadiens.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons formé un partenariat avec Environnement Canada pour rédiger la Phase 3 *du Plan fédéral de gestion du smog,* qui servira de stratégie fédérale pour appliquer les normes pancanadiennes relatives aux particules et à l'ozone.
- Nous avons formé un autre partenariat avec Environnement Canada pour préparer seize cliniques d'inspection des émissions de véhicules (gratuites et volontaires) à l'échelle canadienne. Nous avons adopté une approche « sans frais, sans contraventions » pour encourager les automobilistes à participer; si un véhicule obtient une note d'échec à l'inspection, on suggère à son propriétaire de le faire réparer.
- Nous avons contribué à la rédaction d'un protocole international, sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, afin de réduire le smog.
- Par l'entremise du Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'Organisation de l'aviation civile internationale, nous avons mené une enquête auprès de représentants d'aéroports internationaux sur les émissions atmosphériques et sur les pratiques visant à les atténuer.

Les résultats sont encourageants!

La population est beaucoup plus sensibilisée aux émissions produites par les véhicules et à leur effet sur l'environnement, ainsi qu'à l'importance de bien entretenir les automobiles.

On a établi des normes nationales en matière de smog.

On utilise les résultats de l'enquête menée dans les aéroports internationaux pour élaborer de bonnes pratiques de gestion, que l'on devrait inclure dans une circulaire de l'OACI à paraître.

Gestion de l'environnement

Transports Canada est responsable de la gestion de l'environnement dans ses installations, ce qui englobe les aéroports, les aires d'entreposage et les immeubles de bureaux, et fait la promotion de l'utilisation des systèmes de gestion de l'environnement (SGE) et des meilleures pratiques au sein du secteur des transports. Le SGE du Ministère a été perfectionné en 1999 dans le but de répertorier un plus grand nombre d'activités et d'opérations ministérielles.

Ce que nous voulons réaliser ...

- l'application générale de pratiques judicieuses de gestion de l'environnement à Transports Canada et au sein du secteur des transports.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons contribué à la préparation du document *Guide de mise en œuvre de la norme ISO 14001* de l'Association canadienne de normalisation pour aider les exploitants d'aéroports canadiens à se conformer à la norme internationale. Nous avons aussi formé un partenariat avec Environnement Canada pour installer le SGE ISO 14001 dans le hangar d'entretien de la Direction des Services d'aéronefs, à l'aéroport international d'Ottawa.
- Nous avons analysé les effets environnementaux du programme de gestion des eaux pluviales dans les aéroports pour améliorer la gestion opérationnelle des effluents de glycol.
- Nous avons continué à mettre en place un cadre pour le SGE. On a établi dix objectifs; la bonne gestion de toutes les installations de réservoirs de stockage appartenant à Transports Canada est un exemple de ces objectifs.
- Nous avons fait l'acquisition de 20 véhicules utilisant un combustible de remplacement pour le parc automobile de Transports Canada. Maintenant, le parc automobile du Ministère compte 32 véhicules de tourisme utilisant un combustible de remplacement. Ces véhicules représentent 10,4 % du parc automobile, soit une augmentation par rapport au niveau de 1998 (4,6 %).

Les résultats sont encourageants!

Nous constatons que les gens comprennent mieux les effets environnementaux des opérations des hangars d'aéronefs et l'application des normes du SGE ISO 14001 dans les installations de transport.

Les incidents attribuables aux effluents de glycol excédentaires dans les aéroports de Transports Canada ont diminué de 38 % par rapport à la saison de dégivrage précédente.

Sur les dix objectifs liés au SGE, trois ont été atteints et quatre sont sur le point de l'être. Grâce à une meilleure gestion des réservoirs de stockage, Transports Canada a fait augmenter le nombre des réservoirs de stockage conformes aux règlements de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*. En 1999, 78 % des réservoirs étaient conformes, comparativement à 40 % en 1998.

Les véhicules utilisant un combustible de remplacement réduisent les émissions du parc automobile de tourisme de Transports Canada.

Pour de plus amples renseignements sur notre SGE

Deuxième rapport annuel sur les systèmes de gestion de l'environnement.

TRANSPORTS CANADA

Assainissement environnemental des lieux contaminés

Transports Canada s'efforce d'atténuer et, dans la mesure du possible, de prévenir les dommages causés à l'environnement par les activités de transport. Une de ses activités importantes consiste à effectuer des évaluations environnementales et à identifier et à gérer les problèmes de contamination dans les biens immobiliers qui lui appartiennent ou qui lui ont déjà appartenu. S'ils sont mal gérés, les lieux contaminés peuvent poser des risques pour la santé et la sécurité et entraîner une responsabilité légale. Par conséquent, le Ministère collabore avec des groupes de travail interministériels pour trouver une méthode fédérale uniforme de gestion des lieux contaminés.

Ce que nous voulons réaliser ...

- la prévention et l'atténuation des dommages causés à l'environnement par les activités de transport; et
- la réduction des effets des activités de transport sur l'environnement.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons élaboré un plan d'action avec NAV CANADA pour procéder à l'assainissement de 140 lieux loués et pour superviser l'assainissement des terrains dans des lieux vendus ou cédés.
- Nous avons classé les lieux contaminés de Transports Canada conformément au système national de classification du Conseil canadien des ministres de l'environnement :
  - sur 432 lieux, 368 ont été évalués et identifiés comme contaminés, 64 autres pourraient l'être.
  - 115 lieux contaminés ont été classés en fonction de leur degré de contamination.
- Nous avons dépensé environ 13 millions $ pour assainir des lieux contaminés et 2,5 millions $ pour procéder à des évaluations environnementales.

Les résultats sont encourageants!

Nous avons dressé un inventaire de base des lieux contaminés de Transports Canada. Il s'agit d'une étape importante du processus d'assainissement, car elle représente le point de départ à partir duquel on peut mesurer les progrès réalisés.

2.4 RÉSUMÉ FINANCIER 1999–2000 PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

Politiques	*(milliers $)*
Dépenses prévues	296 806
Autorisations totales	*380 877*
Dépenses réelles	**378 319**

Programmes et cessions	*(milliers $)*
Dépenses prévues	289 876
Autorisations totales	*189 871*
Dépenses réelles	**166 333**

Sécurité et sûreté	*(milliers $)*
Dépenses prévues	237 757
Autorisations totales	*272 505*
Dépenses réelles	**264 962**

Administration ministérielle	*(milliers $)*
Dépenses prévues	76 566
Autorisations totales	*95 734*
Dépenses réelles	**94 311**

Transports Canada — Total	*(milliers $)*
Dépenses prévues	901 005
Autorisations totales	*938 986*
Dépenses réelles	**903 924**

3 QUESTIONS HORIZONTALES

3.1 PAIEMENTS DE TRANSFERT

Le tableau suivant présente des renseignements sur chacun de nos programmes de paiements de transfert dont le coût estimatif total (CET) est supérieur à 5 millions $.

Nom du programme	Dépenses réelles de 1999–2000	Notre objectif consiste à ...	Et les résultats escomptés ...
Politiques			
Subvention à la province de la Colombie-Britannique pour le transport des passagers et des marchandises par traversier et caboteur (programme permanent).	22 M$	Aider la province à fournir des services de traversier dans les eaux de la Colombie-Britannique.	Relier diverses régions, dont les régions isolées, de la Colombie-Britannique au réseau national de transport de surface.
Contribution pour les services voyageurs non offerts par VIA Rail (CET : 37,3 M$).	6,7 M$	Garantir la prestation des services de transport à des régions éloignées.	Maintenir les services ferroviaires dans des régions éloignées (entre Sept-Îles et Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie et Hearst; et Toronto et North Bay).
Contribution pour le transport côtier des passagers et des marchandises par traversier et caboteur (programme permanent).	7 M$	Encourager l'exploitation de services de transport de passagers et de véhicules automobiles par traversier en subventionnant les déficits d'exploitants privés.	Services de traversier entre Wood Island et Caribou; et Souris et Cap-aux-Meules.
Paiements à la Commission canadienne du blé (CCB) pour des wagons-trémies devant servir au transport du grain dans l'ouest du Canada (programme permanent).	20 M$	Aider la CCB à acquérir et louer des wagons-trémies.	Transport efficace du grain dans l'ouest du Canada.
Contribution au Programme de restauration du pont de Québec (CET : 6M$).	0,6 M$	Aider le CN à restaurer le pont de Québec, construit par le gouvernement fédéral en 1918.	Permettre au trafic des véhicules et des trains qui empruntent le pont de continuer en toute sécurité.
Ententes pour l'exploitation d'un service de traversier conclues avec NFL Holdings Inc. (CET : 11,9 M$).	2,8 M$	Encourager l'exploitation efficace de services de transport de passagers et de véhicules automobiles par traversier en subventionnant les déficits d'exploitants privés.	Réduire les coûts et augmenter les économies pour les services de traversier entre Saint John et Digby; et Yarmouth et Bar Harbour.
Contribution en vertu du Fonds de réserve d'amélioration du réseau (CET : 51,3 M$).	2,3 M$	Financer des solutions novatrices en remplacement de l'exploitation conventionnelle d'embranchements ferroviaires pour le transport du grain.	Réduire les coûts à long terme du système et rendre le système de transport du grain plus efficace sans diminuer la qualité du service.

Nom du programme	Dépenses réelles de 1999–2000	Notre objectif consiste à ...	Et les résultats escomptés ...
Programmes et cessions			
Contributions pour l'exploitation d'aéroports ne faisant pas partie du Réseau national des aéroports (RNA) (programme permanent).	12,2 M$	Subventionner l'exploitation d'aéroports canadiens.	Exploitation sûre d'aéroports ne faisant pas partie du RNA.
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (35 M$ maximum par année).	20,2 M$	Aider les aéroports admissibles à financer des projets d'immobilisations.	Exploitation sûre, protection des biens et coûts réduits dans des aéroports ne faisant pas partie du RNA.
Fonds de dessaisissement des ports (CET : 115 M$).	16,6 M$	Fournir une aide ou une mesure d'incitation aux exploitants potentiels de ports non fédéraux pour évaluer la possibilité de rendre le port conforme aux normes minimales de sécurité et d'exploitation et/ou encourager l'acceptation du port et des installations avec l'engagement de continuer à exploiter le port ou de l'utiliser à d'autres fins.	Faciliter le transfert/ déssaisissement des ports régionaux ou locaux à des groupes locaux (application de la Politique maritime nationale).
Contribution financière en vue du transfert du port de Churchill (CET : 14,2 M$).	5,4 M$	Prêter assistance pour les travaux d'immobilisations en vue du transfert du port à la Hudson Bay Port Company.	Transférer le port de Churchill au nouvel exploitant dans un état opérationnel et respectueux de l'environnement.
Contributions à des provinces en vue d'améliorer l'état de routes pour en améliorer l'efficacité et favoriser la sécurité tout en encourageant le développement régional et industriel ainsi que le tourisme (programme permanent).	41,2 M$	Participer au financement conjoint par le gouvernement fédéral et les provinces de la construction, du renforcement et de l'amélioration de certains liens routiers et de routes.	Améliorer la sécurité et l'efficacité du transport et promouvoir le développement économique.
Routes régionales à grand trafic de Terre-Neuve (CET : 235 M$).	26,5 M$	Améliorer la capacité des routes pour remplacer le transport ferroviaire après la fermeture de la plupart des liaisons ferroviaires.	Améliorer la sécurité et l'efficacité du transport et promouvoir le développement économique.

Paiements de transfert (suite)

Nom du programme	Dépenses réelles de 1999–2000	Notre objectif consiste à ...	Et les résultats escomptés ...
Entente sur la route transcanadienne — Terre-Neuve (CET : 405 M$).	32,9 M$	Construire des raccordements de la transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador en échange de la cessation des activités ferroviaires dans la province.	Renforcer et améliorer la transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador.
(S)* Paiements au CN en rapport avec l'élimination du péage sur le pont Victoria à Montréal, et pour la remise en état de la partie routière du pont (programme permanent).	13,4 M$	Dédommager le CN pour la décision du gouvernement fédéral d'éliminer le péage, et contribuer à une importante remise en état de la partie routière du pont.	Dédommager le CN pour sa perte de recettes due à l'élimination du péage, et favoriser la conduite sûre des véhicules sur le pont et ses approches.
(S)* Versement de subventions pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (programme permanent).	45,9 M$	S'acquitter de l'obligation constitutionnelle d'établir une liaison pour le transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.	Fournir un moyen permanent et efficace pour le transport des personnes et des biens entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.
Programme d'aide à la transition lié à l'élimination des subventions au transport des marchandises dans la région atlantique (CET : 326 M$).	30,6 M$	Établir un programme de transition pour faciliter l'adaptation à l'élimination des subventions versées pour le transport.	Améliorer les économies du réseau de transport en investissant dans des routes ou une autre infrastructure de transport des marchandises dans les régions de l'Atlantique et de l'est du Québec.
Initiative stratégique d'investissement en capital — routes (CET : 575 M$).	6,6 M$	Respecter l'engagement de renforcer notre réseau de transport national pris par le gouvernement fédéral dans un exposé économique et financier en décembre 1992.	Partager le coût de l'amélioration de routes avec des provinces et des territoires en vue de garantir l'efficacité, la sûreté, la compétitivité, la prospérité et la création d'emplois dans le secteur des transports.
Sécurité et sûreté			
Paiements visant à améliorer des passages à niveau approuvés en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (programme permanent).	7,4 M$	Aider des sociétés ferroviaires et/ou des administrations routières à effectuer des travaux visant à améliorer la sécurité à des passages à niveau publics.	Réduire le risque de collisions et de décès ou blessures à des passages à niveau publics.
Code national de sécurité (CET : 20 M$).	3,9 M$	Aider des provinces et des territoires en vue de l'application uniforme des normes du Code national de sécurité aux transporteurs extra-provinciaux.	Améliorer les niveaux de sécurité, les moyens de contrôle de la sécurité et l'uniformité des normes à l'échelle nationale.

* *(S) = paiements statutaires*

3.2 STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Avec ses vastes terres émergées et sa faible densité de population, le Canada dépend peut-être plus que tout autre pays du monde de réseaux de transport efficaces pour son bien-être économique et social. La Stratégie de développement durable (SDD) de Transports Canada, déposée à la Chambre des communes en décembre 1997, recensait huit défis stratégiques. Ces défis ont été déterminés après avoir consulté des intervenants, qu'il s'agisse de particuliers ou d'organisations, d'autres ministères fédéraux et des provinces. Transports Canada travaille maintenant en partenariat avec d'autres parties pour aller de l'avant dans chacun de ces domaines en vue de garantir un réseau de transport plus durable, c'est-à-dire sûr, efficace et respectueux de l'environnement, pour les générations actuelles et futures du Canada.

Défi 1

Nous voulons : minimiser le risque de dommages environnementaux attribuables aux accidents de transport.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
Appuyer les modifications de la *Loi de 1987 sur les transports routiers.*	• Déposé, en mars 2000, des modifications au projet de loi C-28.	Progrès réalisés en vue d'un régime de sécurité national plus efficace et ciblé, ce qui devrait avoir des effets positifs sur la sécurité des transporteurs et réduire le risque que des accidents causent des dommages à l'environnement.
Contribuer, par le truchement de l'Organisation maritime internationale (OMI), à l'élaboration d'un code de la navigation polaire.	• Présenté à l'OMI un rapport regroupant les observations du Canada ainsi qu'une version révisée des lignes directrices sur l'Arctique. Les deux documents ont fait l'objet de discussions à la 43e réunion du Design and Equipment Sub-committee en avril 2000.	Progrès réalisés en vue de l'acceptation et de l'observation, par les transporteurs maritimes, des directives internationales, qui aborderont la prévention de la pollution, la réglementation et les mesures opérationnelles ayant trait au transport dans les eaux arctiques.
Continuer à administrer, exécuter et promouvoir le programme obligatoire du Plan d'aide en cas d'urgence (PACU) pour le transport des matières dangereuses.	• Éclairci les exigences du PACU et les méthodes d'inspection.	Respect plus élevé de la sécurité de l'environnement, des mesures préventives et de la planification relative à l'atténuation.

Vous désirez plus d'information? Notre SDD est disponible sur papier et sur le Web.

www.tc.gc.ca/envaffairs/french/devdur.htm

Défi 2

Nous voulons : promouvoir l'écologisation des activités du secteur des transports.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
Poursuivre la mise en place d'un Système de gestion de l'environnement (SGE) à Transports Canada.	Consulter la section « Gestion environnementale » à la page 29 pour en savoir plus sur cet objectif. *Vous désirez plus d'information?* Le deuxième rapport annuel de Transports Canada sur le SGE figure sur notre site Web.	Consulter la section «Gestion environnementale » à la page 29 pour en savoir plus sur cet objectif.
Améliorer la gestion opérationnelle des effluents du glycol par le biais de l'analyse de programmes de gestion des eaux pluviales dans les aéroports.	Consulter la section « Gestion environnementale » à la page 29 pour en savoir plus sur cet objectif	Consulter la section « Gestion environnementale » à la page 29 pour en savoir plus sur cet objectif.
Recenser les terrains contaminés de Transports Canada, assainir les lieux et terminer l'inventaire des lieux contaminés.	Consulter la section « Assainissement de l'environnement et sites contaminés » à la page 30 pour en savoir plus sur ce sujet.	Consulter la section « Assainissement de l'environnement et sites contaminés » à la page 30 pour en savoir plus sur ce sujet.
Élaborer un guide pour l'évaluation des effets cumulatifs.	• Adopté le guide de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) plutôt que d'en élaborer un, car celui de l'ACEE comprend les exigences de Transports Canada.	Les agents sont davantage en mesure d'évaluer les effets cumulatifs des projets proposés.
De concert avec des transporteurs et des expéditeurs, examiner des instruments comme la gestion de la durée utile et l'éco-efficacité en vue de les utiliser dans l'industrie du transport.	• Participé aux travaux d'un groupe de travail réunissant plusieurs parties intéressées pour mettre au point le *Guide to the Implementation of ISO 14001 at Airports* (Guide pour l'application de la norme ISO 14001 dans les aéroports). • Participé aux travaux d'un groupe de travail interministériel pour rédiger un rapport sur les avantages de l'éco-efficacité intitulé *The Role of Eco-Efficiency: Global Challenges and Opportunities in the 21st Century* (Le rôle de l'éco-efficacité : défis et occasions à saisir à l'échelle mondiale au 21e siècle) (à paraître à la fin de l'an 2000).	Progrès réalisés en vue d'une meilleure compréhension et d'une meilleure application des notions de gestion de la durée utile et d'éco-efficacité dans le secteur des transports.

Défi 3
Nous voulons : réduire les émissions atmosphériques attribuables au transport.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
Continuer à travailler avec le Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI pour : • réduire la quantité d'émissions provenant des aéronefs et s'assurer que l'on atteigne les normes technologiques les plus strictes; et • élaborer et promouvoir des technologies et de meilleures pratiques d'exploitation.	• Incorporé dans les normes aéronautiques canadiennes les plus récentes normes de l'OACI sur les émissions des moteurs (en vigueur le 23 novembre 1999). Le coût est estimé à 45 000 $. • Effectué auprès d'aéroports internationaux, par l'entremise du groupe de travail de l'OACI, un sondage pour mieux comprendre les pratiques de gestion de la qualité de l'air dans les installations aéroportuaires (57 aéroports ont répondu).	Adoption, dans le *Règlement de l'aviation canadien*, de nouvelles normes et mesures sur les émissions causées par les aéronefs; elles contribueront à réduire les émissions et la consommation de carburant des aéronefs canadiens.
Continuer à participer au projet « Véhicule électrique – Montréal 2000 », qui permet à la région du Québec du Ministère d'intégrer deux véhicules électriques à son parc de véhicules.	• Acheté deux véhicules électriques et des bornes de recharge pour la région du Québec de Transports Canada. Des employés utilisent souvent les véhicules pour de courts déplacements.	Réduit les émissions des véhicules de Transports Canada.
Travailler avec Environnement Canada, par le truchement d'un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada, pour établir un plafond volontaire (115 kilotonnes par année) à l'égard de la quantité totale des oxydes d'azote émis par les moteurs des locomotives.	• Modifié la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (en vigueur le 1er juin 1999), qui confère au Ministère le pouvoir de réglementer les émissions des locomotives et de s'occuper des questions environnementales.	Amélioré la surveillance du total des émissions d'oxydes d'azote de l'industrie ferroviaire (en partenariat avec Environnement Canada). Progrès réalisés en vue de la réduction de la quantité d'oxydes d'azote émise par le secteur ferroviaire.
Appliquer les normes relatives aux émissions du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.	• Vérifié la conformité pour les modèles pour l'année 1999 au moyen de la vérification de véhicules et de numéros de pièces et de l'examen de documents d'attestation.	Conformité de véhicules automobiles aux normes sur les émissions : des 18 véhicules achetés pour la vérification, 6 ont été vérifiés à ce jour et tous ont réussi. Réduction des émissions des véhicules automobiles : on a examiné les documents d'attestation pour 28 familles de moteurs, ce qui a amené des constructeurs de véhicules à procéder à 18 rappels en rapport avec les émissions, ces rappels ayant touché un total de 38 871 véhicules au cours de l'année civile de 1999.

Défi 3 ***(suite)***

Nous voulons : réduire les émissions atmosphériques attribuables au transport.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
Contrôler la consommation d'essence des nouveaux véhicules automobiles en fonction du programme du gouvernement et de l'industrie concernant la consommation de carburant.	• Contrôlé la consommation de carburant en vérifiant des données numériques et un échantillon de véhicules. • Les activités relatives à la consommation de carburant ont été effectuées par six personnes au coût estimatif de 672 000 $.	Dans l'ensemble, les automobiles de 1999 qui ont consommé en moyenne 8,0 litres/100 km, ont dépassé l'objectif de consommation moyenne de carburant des entreprises, qui était de 8,6 litres/100 km.
Co-commanditer, coprésider et appuyer la Table des Transports et du changement climatique dans le cadre de la réponse du Canada au Protocole de Kyoto, et consulter des intervenants en vue d'obtenir leur appui pour la mise en œuvre de mesures particulières concernant le changement climatique.	Consulter la section « Le transport et les changements climatiques » à la page 27 pour en savoir plus sur ce sujet. *Vous désirez plus d'information?* http://www.tc.gc.ca/envaffairs/francais/changeclimat/tablet/	Consulter la section « Le transport et les changements climatiques » à la page 27 pour en savoir plus sur ce sujet.
Mettre en œuvre les engagements de Transports Canada figurant dans le Plan fédéral de gestion du smog en appuyant l'application au Canada de normes sur les particules et l'ozone. Procéder chaque année à l'inspection des émissions de véhicules.	Consulter la section « la pollution atmosphérique » à la page 28 pour en savoir plus sur ce sujet.	Consulter la section « la pollution atmosphérique » à la page 28 pour en savoir plus sur ce sujet.

Défi 4

Nous voulons : promouvoir l'éducation et la sensibilisation au transport durable.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
Élaborer un programme de partenariat avec des intervenants en vue de promouvoir des approches innovatrices du transport durable (p. ex. par le truchement de projets pilotes). *Vous désirez plus d'information?* www.tc.gc.ca/envaffairs/MOST/French/Main_f.htm	• Lancé en septembre 1999 le programme Sur la route du transport durable (SRTD) — qui fournira sur une période de trois ans une somme d'un million $ à des groupes liés notamment à l'environnement, à l'industrie et aux universités — pour encourager l'élaboration d'approches, de pratiques et d'instruments novateurs qui augmenteront la durabilité du réseau de transport canadien.	Vingt-deux propositions d'initiatives de transport durable ont été examinées par un comité consultatif externe. En juin 2000, le Ministre a annoncé que l'on accorderait pour six projets une somme d'environ 200 000 $ provenant des fonds du programme SRTD.
Élaborer et mettre en œuvre un programme interne pour promouvoir le développement durable au Ministère.	• Effectué une enquête interne pour déterminer les habitudes des employés en matière de transport quotidien dans la région de la capitale nationale.	Meilleure compréhension des modes de transport employés par le personnel du Ministère — 70 % d'entre eux se rendent au travail à pied, en vélo ou en autobus.

Défi 5

Nous voulons : évaluer les transferts budgétaires directs du Ministère quant à leur impact environnemental.

Des travaux sont en cours en vue de relever ce défi.

Défi 6

Nous voulons : peaufiner les indicateurs de rendement du transport durable.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
Établir un comité directeur des intervenants concernant les indicateurs relatifs aux émissions de gaz à effet de serre.	• Confié au Centre pour un transport durable le mandat d'examiner la documentation portant sur les indicateurs du transport durable, dont les indicateurs de gaz à effet de serre. • De concert avec Ressources naturelles Canada et Environnement Canada, élaboré des indicateurs pour la consommation de carburant, les gaz à effet de serre et la contamination de l'air pour la stratégie relative au changement climatique.	Reçu une contribution et un appui des intervenants pour les indicateurs devant mesurer les émissions de gaz à effet de serre.
Organiser une conférence internationale sur les indicateurs du transport durable.	• Commandité en mai 1999 un atelier sur les activités de transport, l'énergie et les émissions de gaz carbonique à Stockholm, en Suède, au coût approximatif de 21 000 $.	Contribution et appui internationaux pour des indicateurs permettant de mesurer les émissions de gaz à effet de serre.

Défi 7

Nous voulons : comprendre les coûts environnementaux du transport.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
Rédiger un document sur la possibilité d'incorporer les coûts sociaux et environnementaux dans les tarifs de transport et sur les réponses potentielles du Ministère.	• Lancé en février 2000 le projet IMPETUS, qui permettra l'élaboration du concept d'un cadre de la comptabilisation des coûts sociaux pour le transport. • Complété une série d'études analytiques sur des instruments économiques, comme les taxes sur les carburants et les échanges d'émissions.	Meilleure compréhension des coûts environnementaux et de la nécessité d'en tenir compte dans la prise de décisions.

Défi 8

Nous voulons : développer et promouvoir l'application de systèmes et de technologies de transport plus propres.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
Réaliser des projets de recherche et développement (R et D) directement liés au transport durable, à la sécurité et à l'efficacité.	• Poursuivi les activités de R et D et l'adoption de systèmes et de technologies de transport plus propres et plus sûrs. • Exécuté un programme de R et D qui a attiré des partenaires canadiens et étrangers, au coût de 10 millions $ en 1999–2000, dont une partie est allée à des projets concernant le transport durable.	Les exploitants et les fournisseurs du secteur des transports adoptent de nouvelles innovations éprouvées en raison des activités du Ministère en matière de R et D (p. ex. amélioration des liquides servant au dégivrage des aéronefs techniques de sécurité aux aéroports, systèmes de transport intelligents et systèmes de transport accessibles).
Chercher les meilleurs créneaux où l'on puisse élaborer des technologies en vue de leur utilisation à l'étranger, comme les systèmes de transport intelligents (STI) et les piles à combustible perfectionnées.	• Exposé les technologies canadiennes au sixième congrès mondial sur les STI tenu en juin 1999. On a dépensé environ 500 000 $ pour commanditer le congrès et y participer. • Appuyé des missions commerciales à l'étranger pour promouvoir le savoir-faire canadien en matière de STI.	Augmentation des possibilités d'exportation et d'alliances stratégiques pour les entreprises canadiennes liées aux STI.

3.3 INITIATIVES LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

Au gouvernement fédéral, Transports Canada est l'un des organismes de réglementation les plus actifs : le Ministère est responsable ou partage la responsabilité de 54 lois, (dont 20 lois portent sur le transport) et de plus de 600 règlements comportant des milliers d'articles et de nombreux documents incorporés. Nous nous efforçons de réglementer de façon plus intelligente en modernisant, harmonisant et améliorant le processus réglementaire. Pour ce faire, on évalue les instruments liés aux règlements et à la conformité et l'on choisit le meilleur, on harmonise les règlements et, à long terme, on élabore une solide culture de la sécurité.

Objet de l'initiative	Résultats escomptés	Indicateurs du rendement	Réalisations et progrès
Modifier la ***Loi sur la marine marchande du Canada*** (modifications, volet 2) pour moderniser, harmoniser et réorganiser la Loi et la rendre plus claire et plus facile à comprendre et à utiliser. Transports Canada travaille avec d'autres ministères et l'industrie maritime pour s'assurer que les modifications proposées soient conformes aux nouvelles technologies ainsi qu'aux normes canadiennes et internationales révisées.	• Prévention de blessures et de décès chez les humains. • Prévention de dommages causés à l'environnement. • Amélioration des plans d'application et de conformité.	• Nombre d'accidents et de décès. • Nombre d'incidents avec pollution. • Taux de conformité.	Transports Canada a démontré à l'industrie maritime son engagement de modifier la Loi par le truchement d'un processus de consultation ouvert. Le projet de loi C-35 a été présenté à la Chambre en juin 2000. *Vous désirez plus d'information?* Bud Streeter (613) 998-0610 www.tc.gc.ca/Actsregs/cas-Immc/def-f.html
Adopter une nouvelle **Loi sur la responsabilité en matière de créance maritime** pour regrouper les régimes de responsabilité maritime en une seule loi, moderniser la formulation et refléter les activités de transport canadiennes. Le Ministère a reçu de l'aide et une contribution de divers intervenants de l'industrie (comme l'Association canadienne de droit maritime et le Canadian Board of Marine Underwriters), ainsi que d'autres ministères.	• Indemnités promptes et suffisantes pour les accidents maritimes. • Meilleure connaissance des risques potentiels et de l'assurabilité. • Un régime de responsabilité qui protège les droits des Canadiens voyageant par eau.	• Taux de conformité. • Délai de traitement des réclamations. • Observations de propriétaires de navire et de voyageurs.	Le projet de loi S-17 a été présenté au Sénat le 2 mars 2000. Des intervenants ont fait part de leur appui au projet de loi durant les audiences du Sénat. *Vous désirez plus d'information?* Jerry Rysanek (613) 998-0708

Objet de l'initiative	Résultats escomptés	Indicateurs du rendement	Réalisations et progrès
Modifier la ***Loi sur la sécurité ferroviaire*** pour moderniser le cadre législatif et réglementaire du réseau de transport ferroviaire canadien. Ces modifications ont été parrainées par Transports Canada après qu'il eut consulté l'industrie ferroviaire, des syndicats de l'industrie ferroviaire, la Fédération canadienne des municipalités, le Conseil canadien de la sécurité, Transport 2000 et des agents provinciaux.	• Activités et pratiques ferroviaires sûres avec l'adoption d'un système de gestion de la sécurité (SGS), un cadre officiel pour intégrer la sécurité dans les activités quotidiennes. • Conformité volontaire accrue. • Collaboration et participation de parties intéressées en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité ferroviaire. • Un régime réglementaire qui garantira en permanence la sécurité des activités ferroviaires au Canada.	• Disponibilité de données sur le rendement en matière de sécurité fondées sur le SGS. • Données sur les blessures et les décès subis par les employés et le public. • Biens endommagés au cours d'incidents ferroviaires. • Effet des incidents sur l'environnement.	Transports Canada a procédé à de vastes consultations des intervenants. Un consensus a été établi et l'on a tenu compte des préoccupations des intervenants. Le projet de loi C-58 a reçu la sanction royale le 1er février 1999. Les dispositions de la nouvelle loi sont entrées en vigueur le 1er juin 1999. Les règlements sur le SGS ont été publiés dans *la partie I* de la *Gazette du Canada* en février 2000. *Vous désirez plus d'information?* Terry Burtch (613) 998-2984
Modifier la ***Loi de 1987 sur les transports routiers*** en vue d'établir un régime de sécurité fondé sur le Code national de sécurité (CNS) pour les transporteurs routiers; ce régime exigera que tous les transporteurs commerciaux exploitant des camions, des autobus et des autocars soient cotés selon leur rendement en matière de sécurité. Le Ministère travaille avec des provinces et l'industrie en vue d'élaborer les révisions; la loi révisée facilitera les négociations avec les États-Unis et le Mexique visant la réciprocité des régimes de sécurité concernant les transporteurs routiers. L'application de la Loi est déléguée aux autorités provinciales	• Cohérence dans l'application du CNS par les provinces (norme 14 portant sur les cotes de sécurité). • Diminution du nombre des blessures et des décès due à la participation des transporteurs extra-provinciaux. • Faire des routes canadiennes les routes les plus sûres au monde.	• Nombre de certificats d'aptitude en matière de sécurité délivrés. • Taux de conformité. • Analyses de l'information sur les collisions et autres statistiques sur le rendement. • Taux d'accidents et de décès.	Le projet de loi C-28 a été présenté à la Chambre le 2 mars 2000. *Vous désirez plus d'information?* Derek Sweet (613) 998-1990

Objet de l'initiative	Résultats escomptés	Indicateurs du rendement	Réalisations et progrès
Présenter le **projet de loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada**, qui remplacera le Tribunal de l'aviation civile comme tribunal des transports multi-modaux et qui examinera les mesures prises en vertu de plusieurs lois sur le transport — la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la Marine marchande*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la sûreté du transport maritime*. Après avoir consulté des intervenants, dont des syndicats et l'industrie, Transports Canada élabore le cadre politique, législatif et administratif pour la création du nouveau tribunal.	• Plus grande cohérence dans le traitement de ceux que nous réglementons. • Utilisation d'instruments de conformité administratifs. • Un mécanisme d'examen simplifié, moderne et efficace.	• Observations des utilisateurs. • Fréquence des recours au tribunal. • Délais avant les audiences et les décisions. • Coût des audiences. • Comparaison des taux de recours aux instruments judiciaires par rapport aux instruments administratifs. *Le tribunal sera un organisme indépendant qui déterminera ses propres indicateurs de rendement.*	Après avoir terminé l'analyse de la politique et la résolution de questions, le Ministère a reçu la permission de rédiger le projet de loi. Les consultations sur le projet de loi devraient avoir lieu à l'automne 2000, et le dépôt à la fin de l'automne. *Vous désirez plus d'information?* Kimberly Ellard (613) 993-1235
En vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des matières dangereuses*, modifier le **Règlement sur le transport des matières dangereuses (TMD)** en vue de réécrire le Règlement de façon claire et précise et de rendre l'information plus accessible 2000. au lecteur. Pour rédiger ce règlement de façon claire, le Ministère travaille en relation étroite avec les provinces et territoires, des gouvernements étrangers et des organisations internationales.	• Règlement plus facile à lire et à comprendre par les gens qui l'utilisent le plus, soit les camionneurs, les expéditeurs et d'autres employés de l'industrie. • Plus grande conformité aux exigences du Règlement. • Plus grande sécurité du public en rapport avec le transport des matières dangereuses.	• Observations des utilisateurs. • Taux de conformité. • Taux des accidents et des incidents.	Le Règlement a été révisé en fonction des observations reçues après la publication dans *la partie I* de *la Gazette du Canada*. Le Règlement sera publié dans *la partie II* de la *Gazette du Canada* à l'automne *Vous désirez plus d'information?* D[r] John Read (613) 990-1147 www/tmd/fr/menu.htm

Objet de l'initiative	Résultats escomptés	Indicateurs du rendement	Réalisations et progrès
En vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, créer le nouveau **Règlement canadien sur la sûreté en matière d'aviation** pour regrouper, renforcer et mettre à jour le *Règlement sur les mesures de sûreté des transporteurs aériens* et le *Règlement sur les mesures de sûreté aux aérodromes.* Le nouveau Règlement renforcera les dispositions ayant trait aux armes, au contrôle de l'accès, aux interventions relatives aux menaces et aux rapports connexes, et il étendra le pouvoir du Ministre à des secteurs de l'industrie aérienne non couverts antérieurement. Le Ministère a élaboré ce Règlement après avoir consulté des transporteurs aériens, des exploitants d'aérodrome, des syndicats, des associations de l'industrie, des services chargés de l'application de la loi dans les aéroports, des organismes du gouvernement fédéral et de gouvernements provinciaux et d'autres intervenants.	• Connaissance et coopération accrues des intervenants. • Conformité et application accrues. • Pouvoir élargi d'imposer des mesures de sécurité obligatoires aux exploitants d'aérodrome et à d'autres parties indirectement concernées par le transport aérien commercial. • Plus grande sécurité dans le secteur de l'aviation civile au Canada.	• Taux de conformité. • Enquêtes et observations concernant la satisfaction des clients.	Le nouveau Règlement est entré en vigueur en mars 2000. *Vous désirez plus d'information?* Jim Marriott (613) 990-5520

TRANSPORTS CANADA

3.4 MODERNISATION DE LA FONCTION DE CONTRÔLEUR

(et autres initiatives d'amélioration de la gestion)

De bonnes pratiques de contrôle sont synonymes de bonne gestion, et cette responsabilité incombe à tous les gestionnaires de Transports Canada. L'amélioration de la qualité des services fournis et la production de résultats sont des priorités importantes du Ministère. La modernisation de la fonction de contrôleur est une initiative qui permet de réaliser ces priorités, car elle renforce notre cadre de la gestion des risques, garantit la présence de systèmes de contrôle appropriés, établit un ensemble commun de valeurs pour orienter la prise des décisions et intègre les renseignements concernant les résultats en matière de rendement.

Transports Canada a établi un bureau du projet concernant la fonction de contrôleur pour faciliter les améliorations des pratiques de contrôle. Le bureau est principalement responsable des efforts visant à promouvoir l'initiative et encourager la réalisation de progrès dans des secteurs particuliers; dans l'ensemble, l'exercice d'une bonne fonction de contrôleur incombe à tous les gestionnaires du Ministère. On estime qu'un montant de 250 000 $ a été dépensé au cours de l'exercice 1999–2000 à l'appui de cette initiative.

Nous voulons ...

- améliorer le rendement et la prise des décisions en ce qui concerne la gestion du Ministère, ce qui permettra de mieux réaliser la mission, le mandat et les objectifs stratégiques de Transports Canada.

Nous avons donc ...

- Effectué une première évaluation des pratiques et des systèmes de gestion financière et non financière. Comme l'évaluation a laissé entendre qu'il fallait élargir la gestion des risques et renforcer les mesures de contrôle interne :
  - nous avons rédigé pour le Ministère une politique de gestion des risques qu'examinent actuellement des gestionnaires du Ministère;
  - nous alignons les compétences en gestion dont dispose actuellement le Ministère sur celles rattachées à la fonction de contrôleur et nous adapterons les modules de formation existants en vue d'y inclure les disciplines liées à la fonction de contrôleur; et
  - nous renforçons notre capacité et notre orientation en ce qui touche la vérification interne.
- Contribué à l'établissement d'un cadre ministériel de la mesure du rendement; on a établi pour les principales initiatives du Ministère une logique du rendement qui a été présentée dans le *Rapport sur les plans et priorités* du Ministère de l'exercice 2000–2001.
- Donné des séances d'information sur la fonction de contrôleur à des équipes de gestion dans toutes les régions ainsi qu'à la plupart des groupes de l'administration centrale.

Et les résultats sont encourageants!

La connaissance des principes de la fonction de contrôle moderne a augmenté; la connaissance et l'utilisation du nouveau cadre de la logique du rendement par les gestionnaires a suscité des améliorations dans l'élaboration des objectifs de rendement et des mesures des résultats.

Le nombre des gestionnaires et des employés compétents en matière de gestion des risques a augmenté.

Nous avons amélioré la qualité de la classification des données sur les accidents et incidents survenus dans le secteur de l'aviation en vue de fournir des repères internationaux pour nos cadres de la mesure du rendement.

3.5 RAPPORTS ANNUELS EXIGÉS PAR LA LOI

La *Loi sur le ministère des Transports* exige un rapport annuel sur l'état des chemins de fer et des canaux canadiens qui sont du ressort du Ministre. En 1993, on a discontinué la rédaction de ce rapport parce qu'on a jugé qu'il contenait la même information ou moins que les documents concernant les comptes publics ou le Budget principal des dépenses.

VIA Rail est le seul chemin de fer restant qui soit du ressort du Ministre. On trouvera des renseignements sur cette société de la Couronne à la page 21, ainsi que des données financières dans la section 4. VIA Rail dépose également au Parlement un rapport annuel sur ses activités que l'on peut consulter sur le site Web de la société à l'adresse www.viarail.ca. L'Office des transports du Canada, qui relève du ministre des Transports, publie également un rapport annuel contenant de l'information sur les chemins de fer canadiens.

Jusqu'en 1998, les canaux faisant partie de la Voie maritime du Saint-Laurent étaient gérés par une société de la Couronne, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL). Après la dissolution de l'Administration, le ministre a conclu un accord de gestion avec la Corporation de la gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, une société privée sans but lucratif contrôlée par les utilisateurs, pour qu'elle exploite la voie maritime à compter du 1er octobre 1998. La société est tenue de respecter les objectifs négociés en matière de coûts et d'augmenter le péage de 2 % par année. Si la société exploite la voie de façon efficace, elle pourra dans l'avenir réduire le péage au bénéfice de tous les utilisateurs. Transports Canada vérifiera la conformité de la Corporation aux dispositions de l'accord de gestion. Le lecteur trouvera davantage d'information sur le site Web de la Corporation, à l'adresse www.seaway.ca/francais/index.htm. La société offre également de nombreuses publications gratuites, dont son rapport annuel, que l'on peut se procurer en envoyant un courriel à l'adresse marketing@seaway.ca.

Le ministre des Transports dépose en outre un rapport exigé par la *Loi sur les transports au Canada*. Ce rapport, intitulé *Les transports au Canada*, est un rapport global que l'on peut trouver sur notre site Web à l'adresse www.tc.gc.ca.

3.6 GESTION DU MATÉRIEL

Pour faciliter la gestion de ses immobilisations, Transports Canada se sert du Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM) pour consigner tous les renseignements comptables sur les immobilisations établis d'après la comptabilité d'exercice, produire des rapports sur ces immobilisations et gérer et suivre toutes les immobilisations du Ministère. Le système aidera Transports Canada à composer avec la Stratégie d'information financière, car il s'agit d'un système de comptabilité d'exercice en partie double.

3.7 ACQUISITIONS ET CONTRATS

Comme dans toute organisation, les acquisitions et l'adjudication de contrats sont des fonctions importantes à l'appui de l'exécution des programmes. Transports Canada maintient des spécialistes des acquisitions et des contrats en poste à son administration centrale d'Ottawa pour qu'ils contribuent à l'élaboration de stratégies et de plans d'acquisition et qu'ils établissent le cadre approprié pour superviser les activités liées aux acquisitions et aux contrats dans le cadre des pouvoirs qui lui ont été délégués. Le Ministère a recours aux services de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour que celui-ci fournisse des services d'adjudication de contrats aux gestionnaires ministériels lorsque les besoins dépassent les autorisations du Ministère ou lorsque des conditions spéciales exigent le savoir-faire de TPSGC. Comme pour la gestion du matériel (consulter section 3.6), on se sert du SIFIM pour saisir les opérations et faire rapport aux organismes centraux.

3.8 GI-TI ET EXÉCUTION DES PROGRAMMES

Pour améliorer l'exécution des programmes ministériels, Transports Canada a élaboré un cadre cohérent de la GI-TI (gestion de l'information et technologie de l'information) qui garantira que la future infrastructure de la GI-TI satisfera aux besoins courants et prévus concernant les activités et qu'elle permettra la mise en œuvre de changements imprévus dans les processus de gestion. Le cadre de la GI-TI répondra à la demande croissante du public et des intervenants du secteur du transport, qui veulent que le Ministère soit davantage en mesure de fournir de l'information et des services électroniques. Il permettra en outre de positionner l'infrastructure en vue d'appuyer les exigences et l'envergure d'initiatives nationales de prestation de services électroniques comme le Gouvernement en direct (GED).

3.9 ACTIVITÉS LIÉES AU PASSAGE À L'AN 2000

Transports Canada s'est attaqué en priorité à tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 et, par sa stratégie de sensibilisation et de fréquentes communications avec les intervenants, il a pu mener le réseau de transport dans une transition en douceur. Parmi les résultats et les avantages, on trouve une meilleure compréhension de l'interdépendance du réseau de transport avec d'autres secteurs industriels (comme l'électricité, les systèmes de GI-TI et les télécommunications), la connaissance, de la part de l'industrie, des avantages du fait de disposer de plans de préparation aux situations d'urgence avant qu'une situation d'urgence ne se produise, la modernisation des systèmes électroniques d'information et de communication et l'assurance ultérieure que le réseau de transport canadien est en fait robuste.

4.1 APERÇU DU RENDEMENT FINANCIER

Différence entre les dépenses prévues et le total des autorisations

Transports Canada a terminé l'exercice 1999–2000 avec des autorisations totales nettes de 939 millions $, soit une augmentation d'environ 38 millions $ par rapport à ses dépenses prévues, qui étaient de 901 millions $. Les principaux facteurs contributifs sont expliqués ci-dessous, par crédit :

Les augmentations :

- *Marine Atlantique S.C.C. (MASCC) – Crédit 20 — Une augmentation de 74 millions $.* L'augmentation des autorisations de MASCC devait surtout permettre à la Société d'acheter un quatrième traversier pour répondre aux exigences en matière de capacité entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port-aux-Basques (Terre-Neuve).
- *Autres paiements statutaires — Une augmentation de 13 millions $.* Les autorisations ministérielles ont été augmentées pour absorber divers paiements statutaires, notamment les avantages sociaux des employés et le remboursement des sommes créditées les années précédentes. Le Ministère a aussi reçu environ 5 millions $ au titre d'autorisations de dépenses en contrepartie du produit provenant de l'aliénation de biens excédentaires de l'État; près de la moitié de cette somme sera reportée pour être utilisée plus tard.
- *Fonctionnement – Crédit 1 — Une augmentation de 7 millions $.* Le crédit a d'abord été majoré de 16 millions $, qui avaient été reportés à partir de l'exercice 1998–1999. Une augmentation supplémentaire de 18 millions $ a été obtenue au titre du règlement des contrats salariaux, et de 13 millions $ pour financer la charge de travail relative à la sécurité du Ministère. Ces augmentations ont été compensées par le report de fonds de 40 millions $ de recettes inattendues de locations aéroportuaires reçues au cours de l'exercice.
- *Paiements statutaires à Canadien National — Une augmentation de 2 millions $.* Le pont Victoria à Montréal, qui appartient à Canadien National (CN), constitue une ligne essentielle de raccordement entre Montréal et les collectivités de la rive sud. Vu l'âge avancé du pont, le gouvernement fédéral a convenu, en 1998, de partager également avec le CN le coût de réfection de la portion correspondant à la chaussée. À cette fin, le paiement statutaire est augmenté par rapport à celui qui avait d'abord été prévu en raison du calendrier accéléré des travaux en 1999–2000.

Les diminutions :

- *Subventions et contributions – Crédit 10 — Une diminution de 32 millions $.* Le crédit a d'abord été majoré de 20 millions $ reportés de l'exercice 1998–1999. À la fin de l'année, le crédit avait diminué, en raison de modifications dans les mouvements de trésorerie découlant de retards dans les projets de dessaisissement du Ministère; les ressources ont fait l'objet d'un report de fonds et seront utilisées au cours des prochaines années.
- *Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée – Crédit 15 — Une diminution de 17 millions $.* Les crédits autorisés ont été réduits à cause du report de projets de maintenance majeurs. Ces projets représentent des frais de maintenance devant permettre d'exécuter des travaux de réparations sur des charpentes en acier, de réparer des jetées, de faire diverses réparations sur des dalles, de réparer des chaussées, des tunnels et des viaducs.
- *Immobilisations – Crédit 5 — Une diminution de 9 millions $.* Vu des ajustements dans les mouvements de trésorerie relatifs aux projets au poste des investissements, le crédit a été réduit pour faire contrepoids aux exigences des autres crédits.

Situation à la fin de l'exercice

Les dépenses réelles nettes de Transports Canada ont totalisé 904 millions $. Cela a entraîné un excédent de 35 millions $ — soit moins de 4 % des autorisations disponibles. Près de la moitié de l'excédent (17 millions $) provenait d'un règlement hors cour qui a tardé et dont on escomptait l'acquittement en 1999–2000. L'excédent combiné des crédits pour Dépenses en capital et Subventions et contributions (16 millions $) s'explique surtout par les changements dans les mouvements de trésorerie du projet tant à l'égard des projets de dessaisissement qu'à ceux de routes. Le solde de l'excédent (2 millions $) est attribuable à la décision de reporter pour une utilisation ultérieure les autorisations de dépenses non utilisées par rapport à l'aliénation des biens excédentaires de l'État.

4.2 SOMMAIRES FINANCIERS EN TABLEAUX

Tableau 1 — Sommaire des crédits

Crédit *(en milliers $)*		1999–2000 Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1	Dépenses de fonctionnement[1]	139 449	146 158	**129 235**
5	Dépenses en capital	84 880	76 380	**70 492**
10	Subventions et contributions	315 765	283 864	**273 921**
15	Paiements à Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée	45 450	28 079	**28 011**
20	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	40 578	114 828	**114 750**
25	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	170 304	170 304	**170 304**
(S)	Ministre des Transports — salaire et allocation d'automobile	49	51	**51**
(S)	Paiements à Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	11 315	13 445	**13 445**
(S)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	45 042	51 943	**51 943**
(S)	Paiements prévus aux ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 573	2 331	**2 331**
(S)	Paiement de subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	46 600	45 881	**45 881**
(S)	Remboursement des montants portés au crédit des recettes d'exercices antérieurs	—	1 058	**1 058**
(S)	Frais des agences de recouvrement	—	8	**8**
(S)	Dépense des produits de la vente de biens excédentaires de l'État	—	4 657	**2 495**
	Total budgétaire	**901 005**	**938 986**	**903 924**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

[1] *Les dépenses réelles au titre du crédit 1 ne comprennent pas la somme de 348 millions $ en recettes à valoir sur le crédit. (Ces recettes se nommaient auparavant « recettes portées au crédit ».)*

Tableau 2 — Comparaison du total des dépenses prévues avec les dépenses réelles

1999–2000 Secteur d'activité *(en milliers de dollars)*	ÉTP	Dépenses de fonctionnement brutes[1]	Dépenses de capital[2]	Paiements de transfert[3]	Sociétés d'État	Total des dépenses brutes	*Moins:* Recettes à valoir sur le crédit	Total des dépenses nettes
Politiques	192	23 385	532	62 057	210 882	296 856	50	296 806
	193	*29 941*	*782*	*65 416*	*285 132*	*381 271*	*394*	*380 877*
	204	**29 957**	**566**	**63 399**	**285 054**	**378 977**	**658**	**378 319**
Programmes et cessions	593	96 551	63 251	301 240	45 450	506 492	216 616	289 876
	692	*126 660*	*65 049*	*264 707*	*28 079*	*484 496*	*294 625*	*189 871*
	686	**109 816**	**59 257**	**258 018**	**28 011**	**455 102**	**288 769**	**166 333**
Sécurité et sûreté	2 722	264 914	16 443	11 956	—	293 313	55 556	237 757
	2 775	*302 836*	*9 039*	*13 066*	—	*324 941*	*52 436*	*272 505*
	2 726	**302 809**	**7 178**	**11 829**	**—**	**321 816**	**56 854**	**264 962**
Administration ministérielle	697	72 481	4 654	—	—	77 135	569	76 566
	797	*90 182*	*6 167*	—	—	*96 349*	*615*	*95 734*
	851	**90 114**	**5 986**	**—**	**—**	**96 100**	**1 789**	**94 311**
Total	4 204	457 331	84 880	375 253	256 332	1 173 796	272 791	901 005
	4 457	*549 619*	*81 037*	*343 189*	*313 211*	*1 287 056*	*348 070*	*938 986*
	4 466	**532 696**	**72 987**	**333 246**	**313 065**	**1 251 994**	**348 070**	**903 924**
Autres recettes et dépenses								
– Recettes non à valoir sur le crédit (consulter le tableau 6)								13 700
								13 700
								88 250
– Coût des services fournis par d'autres ministères (prévus = actuels)								**42 081**
Coût net du programme								929,386
								967,367
								857,755

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

[1] *Comprend les paiements statutaires applicables aux régimes d'avantages sociaux des employés, aux allocations du Ministre, aux honoraires des agences de recouvrement, aux remboursements affectés à des exercices antérieurs et aux paiements prévus aux ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent.*
[2] *Ce poste comprend les produits obtenus de l'aliénation des biens excédentaires de l'État.*
[3] *Ce poste comprend les paiements statutaires pour le pont Victoria (Montréal) et la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.*

La police de caractères normale indique les dépenses prévues tandis que les caractères en *italique* révèlent les autorisations totales. Les caractères **en gras** correspondent aux dépenses ou recettes réelles.

Tableau 3 — Comparaison des dépenses avec des exercices antérieurs

			1999–2000		
Secteur d'activité ***(en milliers $)***	**Dépenses réelles 1997–98**	**Dépenses réelles 1998–99**	**Dépenses prévues**	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**
Politiques	792 024	366 570	296 806	380 877	**378 319**
Programmes et cessions	1 055 471	359 733	289 876	189 871	**166 333**
Sécurité et sûreté	247 564	252 783	237 757	272 505	**264 962**
Administration ministérielle	103 705	93 057	76 566	95 734	**94 311**
Total budgétaire	**2 198 764**	**1 072 143**	**901 005**	**938 986**	**903 924**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 4 — Besoins en ressources par organisation et secteur d'activité

	Secteurs d'activité 1999–2000				
Organisation ***(en milliers $)***	**Politiques**	**Programmes et cessions**	**Sécurité et sûreté**	**Administration ministérielle**	**Total**
Administration centrale :					
SMA, Politiques	80 569				80 569
	90 400				*90 400*
	88 054				**88 054**
Sociétés d'État :					
• Marine Atlantique S.C.C.	40 578				40 578
	114 828				*114 828*
	114 750				**114 750**
• VIA Rail	170 304				170 304
	170 304				*170 304*
	170 304				**170 304**
SMA, Programmes et cessions		169 961			169 961
		3 214			*3 214*
		(2 119)			**(2 119)**
Sociétés d'État :					
• Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée		45 450			45 450
		28 079			28 079
		28 011			**28 011**
SMA, Sécurité et sûreté			153 843		153 843
			163 739		*163 739*
			157 739		**157 739**
SMA, Services généraux				47 398	47 398
				55 552	*55 552*
				55 897	**55 897**
Gestion ministérielle[1]				7 591	7 591
				8 326	*8 326*
				7 473	**7 473**

(suite à la page suivante)

Tableau 4 — Besoins en ressources par organisation et secteur d'activité *(suite)*

Organisation *(en milliers $)*	Politiques	Programmes et cessions	Sécurité et sûreté	Administration ministérielle	Total
		Secteurs d'activité 1999–2000			
Régions :					
Directeur général régional,	624	18 362	14 160	4 322	37 468
Atlantique	*542*	*45 884*	*17 014*	*5 779*	*69 219*
	525	**41 766**	**15 956**	**5 089**	**63 336**
Directeur général régional,	320	9 215	17 212	4 487	31 233
Québec	*328*	*32 596*	*22 983*	*7 299*	*63 206*
	373	**26 975**	**22 675**	**6 606**	**56 627**
Directeur général régional,	270	14 979	17 892	4 194	37 335
Ontario	*390*	*20 969*	*22 593*	*5 611*	*49 564*
	313	**19 283**	**22 390**	**5 864**	**47 851**
Directeur général régional,	3 720	11 331	18 200	5 319	38 569
Prairies et Nord	*3 500*	*32 176*	*25 130*	*8 441*	*69 247*
	3 240	**29 909**	**25 451**	**8 196**	**66 796**
Directeur général régional,	421	20 579	16 450	3 256	40 706
Pacifique	*585*	*26 952*	*21 045*	*4 726*	*53 307*
	760	**22 50**	**20 751**	**5 188**	**49 205**
Total des dépenses prévues	296 806	289 876	237 757	76 566	901 005
Total des autorisations	*380 877*	*189 871*	*272 505*	*95 734*	*938 986*
Total des dépenses réelles	**378 319**	**166 333**	**264 962**	**94 311**	**903 924**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

[1] *Comprend les bureaux du Ministre et du sous-ministre, des Communications et de l'avocat principal.*

Police de caractère normale : dépenses prévues. *En italique* : total net des autorisations. **En gras** : dépenses nettes réelles.

Tableau 5 — Recettes à valoir sur le crédit

Secteur d'activité *(en milliers $)*	Recettes réelles de 1997–98	Recettes réelles de 1998–99	1999–2000 Recettes prévues	1999–2000 Total des autorisations	1999–2000 Recettes réelles
Politiques					
• Commercialisation internationale	144	1 060	50	394	**658**
Programmes et cessions					
• Recettes des havres et des ports (sans les commissions)	19 068	16 911	10 772	17 575	**17 575**
• Aéroports — Locations	17 706	11 981	8 549	9 698	**7 245**
• Aéroports — Concessions	23 646	21 408	7 667	14 322	**13 695**
• Aéroports — Redevances d'atterrissage	32 629	22 804	10 190	18 758	**18 771**
• Aéroports — Redevances générales d'aérogare	18 538	16 924	6 625	13 617	**13 530**
• Aéroports — Paiements de loyer et d'effets mobiliers	64 688	190 205	171 680	215 359	**214 480**
• Divers	3 225	3 295	1 133	5 296	**3 474**
	179 500	283 529	216 616	294 625	**288 769**
Sécurité et sûreté					
• Redevances de sécurité aérienne	5 526	10 406	14 594	12 556	**12 333**
• Recettes de NAV CANADA — Services des aéroneufs	5 426	5 381	8 736	2 622	**2 394**
• Redevances de sécurité routière	347	305	325	917	**330**
• Redevances de maritime	7 488	8 252	7 902	7 421	**8 791**
• Recouvrements auprès d'autres ministères au titre des services des aéroneufs	24 738	23 047	21 722	21 722	**24 712**
• Inspections de petits chemins de fer	—	59	70	83	**88**
• Recouvrements au titre des activités des recherche et développement	2 390	6 293	2 064	5 739	**4 962**
• Divers	3 680	2 877	143	1 376	**3 244**
	49 596	56 620	55 556	52 436	**56 854**
Administration ministérielle					
• Recouvrements à l'égard de services de formation et d'informatique	236	377	269	269	**642**
• Recettes de location	—	712	300	346	**906**
• Divers	186	901	—	—	**240**
	421	1 990	569	615	**1 789**
Total des recettes à valoir sur le crédit	**229 661**	**343 199**	**272 791**	**348 070**	**348 070**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 6 — Recettes non à valoir sur le crédit

Secteur d'activité *(en milliers $)*	Recettes réelles 1997–98	Recettes réelles 1998–99	1999–2000 Recettes prévues	1999–2000 Total des autorisations	1999–2000 Recettes réelles
Recettes fiscales					
• Taxe sur les produits et services	16 131	25 164	—	—	**25 633**
• Taxe de transport aérien	741 834	294 793	—	—	**2 859**
Recettes non fiscales					
• Corporation de la gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	—	4 635	5 700	5 700	**4 625**
• Location de wagons-trémies	11 692	11 690	8 000	8 000	**13 021**
• Rendement des investissements	6 801	9 628	—	—	**22 527**
• Remboursements de dépenses d'exercices antérieurs	(457)	8 929	—	—	**3 370**
• Redressement de créditeurs d'exercices antérieurs	4 920	7 286	—	—	**6 224**
• Privilèges, licences et permis	31	47	—	—	**44**
• Amendes	404	486	—	—	**75**
• Produit de ventes	1 264	655	—	—	**4 169**
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	1 744	2 015	—	—	**2 642**
• Divers	(238)	119	—	—	**2 382**
Total des recettes non à valoir sur le crédit	**784 126**	**365 446**	**13 700**	**13 700**	**88 250**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 7 — Paiements législatifs

Secteur d'activité *(en milliers $)*	Recettes réelles 1997–98	Recettes réelles 1998–99	1999–2000 Recettes prévues	1999–2000 Total des autorisations	1999–2000 Recettes réelles
Politiques					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	1 994	2 377	2 420	2 542	**2 542**
• Remboursements de dépenses d'exercices antérieurs	—	176	—	—	—
	1 994	2 553	2 420	2 542	**2 542**
Programmes et cessions					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	10 149	8 800	5 994	7 863	**7 863**
• Paiements au Canadien National — Pont Victoria	3 977	4 958	11 315	13 445	**13 445**
• Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	—	—	46 600	45 881	**45 881**
• Paiements à NAV CANADA pour la période de transition	685 833	215 833	—	—	—
• Paiements prévus aux ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	—	391	1 573	2 331	**2 331**
• Frais des agences de recouvrement	2	1	—	—	—
• Montants adjugés par des tribunaux	24	—	—	—	—
• Remboursements de dépenses d'exercices antérieurs	24	123	—	1 013	**1 013**
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	1 120	—	—	—	—
	701 129	230 106	65 482	70 534	**70 534**
Sécurité et sûreté					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	23 103	30 737	29 796	33 064	**33 064**
• Remboursements de dépenses d'exercices antérieurs	2	2	—	—	—
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	—	—	—	4 657	**2 495**
	23 105	30 739	29 796	37 721	**35 559**
Administration ministérielle					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	6 161	8 400	6 832	8 473	**8 473**
• Allocations du Ministre	49	50	49	51	**51**
• Frais des agences de recouvrement	1	—	—	8	**8**
• Remboursements de dépenses d'exercices antérieurs	569	534	—	44	**44**
	6 780	8 985	6 881	8 576	**8 576**
Total des paiements législatifs	**733 008**	**272 382**	**104 579**	**119 373**	**117 211**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 8 — Paiements de transfert

(Consulter la section 3.1 à la page 35 pour des renseignements sur nos paiements de transfert)

Secteur d'activité *(en milliers $)*	Recettes réelles 1997–98	Recettes réelles 1998–99	1999–2000 Recettes prévues	1999–2000 Total des autorisations	1999–2000 Recettes réelles
Subventions					
Politiques	369 532	22 040	22 040	22 040	**22 040**
Programmes et cessions	—	—	—	—	**—**
Sécurité et sûreté	100	100	—	100	**100**
Administration ministérielle	—	—	—	—	**—**
Total des subventions	369 632	22 140	22 040	22 140	**22 140**
Contributions					
Politiques	40 157	41 113	40 016	43 376	**41 359**
Programmes et cessions[1]	1 010 080	466 567	301 240	264 707	**258 018**
Sécurité et sûreté	25 738	11 917	11 957	12 966	**11 729**
Administration ministérielle	1 769	—	—	—	**—**
Total des contributions	1 077 743	519 596	353 213	321 049	**311 106**
Total des paiements de transfert	**1 447 375**	**541 736**	**375 253**	**343 189**	**333 246**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux.

[1] *Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria, à Montréal, et pour la subvention de l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.*

Tableau 9 — Dépenses en capital

Secteur d'activité *(en milliers $)*	Recettes réelles 1997–98[1]	Recettes réelles 1998–99	1999–2000 Recettes prévues	1999–2000 Total des autorisations[1]	1999–2000 Recettes réelles[1]
Politiques	25 547	12 758	532	*782*	**566**
Programmes et cessions	56 428	44 771	63 251	*65 049*	**59 257**
Sécurité et sûreté	8 277	14 128	16 443	*9 039*	**7 178**
Administration ministérielle	15 286	6 859	4 654	*6 167*	**5 986**
Total des dépenses en capital	**105 538**	**78 516**	**84 880**	**81 037**	**72 987**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux.

[1] *Comprend le produit de la vente de biens excédentaires de l'État.*

Table 10 — Projets d'immobilisations

Tous les projets d'immobilisations dont le coût estimatif total (CET) excède 2 millions $ sont énumérés ci-dessous.

				1999–2000		
Secteur d'activité / Projet *(en milliers $)*	**CET**	**Dépenses réelles 1997–98**	**Dépenses réelles 1998–99**	**Dépenses prévues**	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**
Politiques						
• Achat/carénage du traversier *NM Madeleine*	37 344	25 110	11 933	250	250	**250**
Tous les autres projets des Politiques		437	825	282	532	**316**
		25 547	12 758	532	782	**566**
Programmes et cessions (PC)						
Charlottetown (Î.-P.É.)						
Réfection de la piste 03/21	2 957	19	62	900	1 977	**1 976**
St. John's (Terre-Neuve)						
• Réfection de la piste 11/29	5 544	97	92	6 589	5 410	**5 354**
• Amélioration de l'infrastructure	3 056	0	0	0	3 056	**3 056**
Stephenville (Terre-Neuve)						
Assainissement de l'environnement	2 714	0	1 439	696	315	**293**
Halifax (Nouvelle-Écosse)						
• Réaménagement de l'aérogare	7 723	1 309	5 956	0	615	**458**
• Mise à niveau du système de climatisation de l'aérogare	16 295	2 218	575	0	211	**132**
Sept-Îles (Québec)						
Réfection de la piste 09/27	3 038	155	150	2 484	2 735	**2 733**
Schefferville (Québec)						
Réfection de la piste	4 942	20	168	1 595	2 209	**2 188**
Kuujjuaq, (Quebec)						
Réfection de la piste 07/25	11 983	402	935	3 395	3 000	**2 915**
Québec (Québec)						
Repavage de la piste 06/24	2 113	1 343	11	700	700	**682**
Pickering (Ontario)						
Assainissement de l'environnement — logements	2 114	0	0	750	300	**203**
Churchill (Manitoba)						
• Nouvelle aérogare	2 904	153	2 316	842	444	**366**
• Réfection du pavage, non côté piste	2 102	50	9	1 135	2 459	**2 034**
Regina (Saskatchewan)						
Réfection de l'aire de stationnement	3 007	0	0	3 200	3 245	**2 996**
Fort Nelson (Colombie-Britannique)						
• Réparation des dommages environnementaux — lieux d'enfouissement	9 388	0	0	64	64	**59**
• Assainissement de l'environnement	3 552	0	222	1 096	1 096	**1 096**

(suite à la page suivante)

Projets d'immobilisations *(suite)*

Secteur d'activité / Projet *(en milliers $)*	CET	Dépenses réelles 1997–98	Dépenses réelles 1998–99	1999–2000 Dépenses prévues	1999–2000 Total des autorisations	1999–2000 Dépenses réelles
Sydney (Nouvelle-Écosse)						
Remplacer le poste d'amarrage ouest	11 423	0	0	0	10	9
Harrington Harbour (Québec)						
Reconstruction de la tête du quai	2 708	0	42	2 564	2 516	**2 516**
Tous les autres projets de PC		50 662	32 794	37 241	34 687	**30 191**
		56 428	44 771	63 251	65 049	**59 257**
Sécurité et sûreté (SS)						
• Révision des moteurs JT15D-4	6 918	0	287	2 387	1 650	**1 505**
• Système de maintenance et de remise en service des aéronefs	2 816	44	348	2 001	1 278	**880**
Tous les autres projets de SS		8 233	13 493	12 055	6 111	**4 793**
		8 277	14 128	16 443	9 039[1]	**7 178**
Administration ministérielle (AM)						
• Système intégré du personnel des Transports	11 019	0	0	554	309	**309**
Tous les autres projets de l'AM		15 286	6 859	4 100	5 858	**5 677**
		15 286	6 859	4 654	6 167	**5 986**
Total des immobilisations		**105 538**	**78 516**	**84 880**	**81 037**	**72 987**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux.

[1] *Comprend les dépenses effectuées à partir du produit de la vente des biens excédentaires de l'Etat.*

Tableau 11 — Prêts, investissements et avances

Le tableau qui suit présente les soldes d'emprunts en souffrance dus à Transports Canada à la fin de chacun des exercices financiers indiqués.

Secteur d'activité *(en milliers $)*	Dépenses réelles 1997–98	Dépenses réelles 1998–99	Dépenses réelles 1999–2000
Société canadienne des ports :			
• Belledune	280	193	0
• Fonds de prêts interportuaires	43 682	43 682	0
• Capital d'apport	0	90 000	**90 000**
Société du port de Montréal	2 242	1 539	0
Commissaires du havre de Hamilton	125	75	**25**
Administration du pont du port de Saint John	28 633	27 873	**26 975**
Corporation de la gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	—	1 247	**1 152**
Total des soldes d'emprunts en souffrance	**74 963**	**164 609**	**118 152**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 12 — Passif éventuel

Type de passif éventuel *(en milliers $)*	Au 31 mars 1999	Au 31 mars 2000
Garanties d'obligations et d'emprunts	95 000	84 035
Inexécution de contrat	17 584	—
Blessures ou décès	48 854	8 629
Perte de revenu	8 114	—
Dommages matériels	11 206	3 585
Total du passif éventuel	**180 757**	**96 249**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux.

5 UN APERÇU DE TRANSPORTS CANADA

5.1 MANDAT, MISSION ET VISION

Notre vision ...

Le meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens.

Notre mission ...

Établir et administrer des politiques, réglements et services pour le meilleur réseau de transport qui soit.

Notre mandat ...

Transports Canada est le ministère fédéral chargé de donner suite à la plupart des politiques, programmes et objectifs établis par le gouvernement en matière de transport. Le partage des compétences est tel, au Canada, que tous les niveaux de gouvernement sont partiellement responsables du réseau de transport. L'exécution des programmes et des services de Transports Canada se fait conformément aux nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. Notre rôle consiste à élaborer un cadre pertinent de politiques et de lois qui assureront la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la viabilité du réseau de transport canadien.

5.2 STRUCTURE DE L'ORGANISATION

Le Ministère fonctionne dans le cadre d'une structure organisationnelle décentralisée. À l'administration centrale, quatre sous-ministres adjoints (SMA) — Politiques, Programmes et cessions, Sécurité et sûreté et Services généraux — relèvent directement du sous-ministre et sont responsables de l'établissement des programmes, des politiques et des normes à l'échelle nationale. Le directeur général des Communications et l'avocat général du Ministère relèvent également directement du sous-ministre. Cinq directeurs généraux régionaux (Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord et Pacifique) relèvent également du sous-ministre et sont responsables de l'exécution des programmes et de l'application des politiques et des normes dans leur sphère de responsabilité géographique. Cette structure sert de point de contact central dans chaque région aux clients et aux intervenants du Ministère.

5.3 NOS SECTEURS D'ACTIVITÉ

Secteur d'activité / Gamme de services	Objectif	Description
Politiques		
• Politique des transports • Surveillance et analyse du réseau	*Élaborer et mettre en œuvre des politiques à l'appui d'un réseau de transport canadien compétitif, efficient et efficace.*	Établissent le cadre politique et législatif pour tous les modes de transport réglementés par le gouvernement fédéral. À l'appui de ce rôle, d'autres activités de gestion comprennent le contrôle et l'analyse du réseau de transport, la réalisation d'études économiques et l'évaluation de programmes.
Programmes et cessions		
• Aéroports • Ports • Surface • Environnement	*Réduire le fardeau des contribuables concernant l'exploitation d'aéroports et de ports canadiens en transférant/cédant leur propriété ou leur exploitation à des organisations locales tout en s'assurant que des systèmes adéquats, sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement restent en place.*	En plus de négocier la cession d'aéroports et le transfert de ports, ce secteur d'activité joue un rôle administratif important. Il exploite des lieux jusqu'à ce qu'ils soient transférés/cédés, administre des programmes concernant les routes et les ponts, exerce la fonction de propriétaire pour des aéroports, des ports, des ponts et des lieux liés aux systèmes de navigation aérienne, et gère le portefeuille immobilier du Ministère. En ce qui concerne l'environnement, il joue un rôle prépondérant au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports en matière de transport durable.
Sécurité et sûreté		
• Sécurité multimodale • Sécurité aérienne • Sécurité maritime • Sécurité ferroviaire • Transport de marchandises dangereuses • Sécurité routière • R et D • Sécurité et préparation aux situations d'urgence • Services des aéronefs	*Promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau de transport national.*	Est le principal responsable de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport. Élabore des normes, des lois et des règlements nationaux et exerce des activités de contrôle, vérification, inspection, application, sensibilisation, recherche et développement en vue de promouvoir la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Élabore des plans de préparation aux situations d'urgence, assure la sécurité des personnes travaillant dans les zones d'accès restreint des aéroports et fournit des services d'aéronefs au gouvernement et à d'autres organes chargés du transport.
Administration ministérielle		
• Services généraux • Gestion ministérielle	*Fournir des services de soutien efficients et efficaces qui répondent aux besoins du Ministère.*	Appuie les autres secteurs d'activité du Ministère en fournissant des services essentiels comprenant les finances, l'informatique, l'administration, les ressources humaines, les cadres, les services juridiques, la vérification et l'examen ainsi que les communications internes et externes.

5.4 LE PORTEFEUILLE DES TRANSPORTS

Dans le portefeuille fédéral des transports, c'est Transports Canada qui est le premier responsable du réseau de transport. Il existe par ailleurs d'autres organismes fédéraux et sociétés d'État qui jouent des rôles décisifs dans les questions de transport.

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA — Cet organisme est responsable de la réglementation économique des transports. Il s'occupe également des plaintes concernant les frais fixés par les nouvelles administrations portuaires canadiennes.

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE — Cet organisme indépendant, à la demande de l'industrie aérienne, révise les décisions prises par le ministre des Transports en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* au sujet de l'application des règlements ou de la délivrance des licences. Le Tribunal a aussi pour mission de réviser, sur demande, les sanctions administratives pécuniaires imposées en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. Des initiatives législatives actuellement en cours entraîneront l'élargissement du Tribunal en un Tribunal d'appel des transports du Canada multi-modal (TATC), qui entendra également des causes en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et la *Loi sur la sûreté maritime*. (Consulter la section 3.3 pour plus de précisions sur le nouveau TATC.)

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA — Cet organisme indépendant rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine. Il ne fait pas partie du portefeuille des transports puisqu'il enquête et fait rapport sur des problèmes survenus dans le réseau de transport dans des domaines régis par Transports Canada. Deux instruments régissent les rapports entre Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports : la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, qui est la loi habilitante du Bureau, et le protocole d'entente qui régit les rapports entre les deux organismes.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C. — Cette société d'État exploite des services de transport maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans le Canada atlantique pour remplir les obligations constitutionnelles (North Sydney–Port-aux-Basques) et offrir une solution de rechange aux services constitutionnels (North Sydney–Argentia).

VIA RAIL CANADA INC. — Cette société d'État gère la plupart des services ferroviaires voyageurs interurbains au Canada.

SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LTÉE — Cette société d'État exploite certains des éléments d'actif des ponts de l'ancienne Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC. — Cette société d'État, une filiale de la Société des ponts fédéraux, assure l'exploitation et l'entretien du pont Jacques-Cartier, du pont Champlain, du pont Mercier et du tunnel Melocheville à Montréal.

AUTRES PONTS — Le pont Blue Water (Ontario–Michigan), le pont Peace (Ontario–New York) et le pont international Sault Ste. Marie (Ontario–Michigan) sont exploités indépendamment du Ministère en vertu de lois administrées par le ministre des Transports; ils sont financièrement autonomes. Le Pont de la Confédération (Nouveau-Brunswick–Î.-P.-É.) reçoit une subvention indexée du Ministère.

ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE (ATLANTIQUE, PACIFIQUE, GRANDS LACS, LAURENTIDES) — Ces organismes fournissent des services de pilotage maritime sûrs et efficaces au Canada.

TRANSPORTS CANADA

6 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

6.1 LOIS ADMINISTRÉES

Le Ministre est le seul responsable des lois suivantes devant le Parlement :

Loi sur l'aéronautique, concernant un règlement pris en application de l'article 5	1969–1970, c. 45
Loi relative aux cessions d'aéroports	1992, c. 5
Loi sur l'Administration du pont Blue Water	1964–1965, c. 6
Loi concernant la « Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company »	1934, c. 63
Loi maritime du Canada	1998, c. 10
Loi sur la Société canadienne des ports	L.R. 1985, c. C-9
Loi sur les transports au Canada	1996, c. 10
Loi sur la commercialisation du CN	1995, c. 24
Loi des terminus nationaux canadiens à Montréal, 1929	1929, c. 12
Loi des terminus nationaux canadiens à Toronto	1960, c. 26
Loi sur le transport aérien	L.R. 1985, c. C-26
Loi sur le transport des marchandises par eau	1993, c. 21
Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile	1996, c. 20
Loi sur le cabotage	1992, c. 31
Loi sur le ministère des Transports	L.R. 1985, c. T-18
Loi sur les commissaires du havre de Hamilton	1912, c. 98
Loi sur les commissions portuaires	L.R. 1985, c. H-1
Loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard	1906–1907, c. 22
Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux	1952, c. 157
Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne	L.R.C. 1970, c. W-3
Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.	1986, c. 36
Loi sur l'assurance maritime	1993, c. 22
Loi sur la sûreté du transport maritime	1994, c. 40
Loi sur le Code maritime	1977–1978, c. 41
Loi concernant le havre de Meaford	1866, c. 78; 1907–1908, c.46
Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles	L.R. 1985, c. M-9
Loi sur la sécurité des véhicules automobiles	1993, c. 16
Loi de 1987 sur les transports routiers	L.R. 1985, c. 29 (3e suppl.)
Acte du chemin de fer national transcontinental	1903, c. 71
Loi sur la protection des eaux navigables	L.R. 1985, c. N-22
Loi autorisant l'aliénation de La Société des transports du nord Limitée	1985, c. 35
Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	1993, c. 43
Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario	1963, c. 39
Loi sur le pilotage	L.R. 1985, c. P-14
Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal	1882, c. 45

Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le havre de Québec	1871, c. 33
Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer	L.R. 1985, c. R-4
Loi sur la sécurité ferroviaire	L.R. 1985, c. 32 (4e suppl.)
Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs	L.R. 1985, c. S-1
Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes	L.R. 1985, c. 17 (3e suppl.)
Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto	1911, c. 26 (abrogée en juin 1999)
Loi de 1985 sur les commissaires du havre de Toronto	1986, c. 10 (abrogée en juin 1999)
Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses	1992, c. 34
Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis	L.R. 1985, c. U-3
Loi des installations terminales à Winnipeg	1907, c. 52; 1914, c. 57

Le Ministre partage la responsabilité des lois suivantes devant le Parlement :

Loi sur l'aéronautique (ministre de la Défense nationale)	L.R. 1985, c. A-2
Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (ministre des Affaires indiennes et du Nord; et ministre des Ressources naturelles)	L.R.1985, c. A-12
Loi sur les connaissements (ministre de la Justice et procureur général du Canada)	L.R. 1985, c. B-5
Loi sur la marine marchande du Canada (ministre des Pêches et des Océans)	L.R. 1985, c. S-9
Loi sur la taxe d'accise (ministre des Finances et ministre du Revenu national)	L.R. 1985, c. E-15
Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux)	L.R. 1985, c. G-6
Loi sur l'Office national de l'énergie (ministre des Ressources naturelles)	L.R. 1985, c. N-7
Loi sur la santé des non-fumeurs (ministre du Développement des ressources humaines)	L.R. 1985, c. 15 (4e suppl.)
Loi sur le pont entre Sainte-Foy et Saint-Nicolas (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux)	1964–1965, c. 16

Avertissement :

La liste ci-dessus n'est donnée qu'à titre de référence et n'a aucun effet juridique. Pour l'interprétation et l'application des lois, l'utilisateur doit consulter les *Lois révisées du Canada* (1985) et tout texte réglementaire pertinent.

Les règlements et les arrêtés de Transports Canada sont trop nombreux pour en dresser la liste. Veuillez consulter la *Codification des règlements du Canada* (1978) et tout texte réglementaire pertinent portant modification, tel que publié dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

TRANSPORTS CANADA

6.2 COORDONNÉES DU MINISTÈRE

Administration centrale de Transports Canada

Site Web :
http://www.tc.gc.ca

Adresse postale:
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Renseignements généraux :
Téléphone : (613) 990-2309
Télécopieur : (613) 954-4731

Bibliothèque et Centre des services de recherche :
(613) 998-5128

Bureaux régionaux de Transports Canada

Région de l'Atlantique
95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
(506) 851-7316

Région du Québec
700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
(514) 633-2714

Région de l'Ontario
4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
(416) 952-2170

Région des Prairies et du Nord
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
(204) 984-8105

Région du Pacifique
620–800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
(604) 666-3518

INDEX

A

Aéroports du Canada 24
Assainissement environnemental des lieux contaminés 30
Autoroutes 26
Aviation civile — Vol 2005 15

C

Campagne visant à réduire les accidents impliquant de petits bâtiments..... 16
Changement climatique 27
Contrôle de la sécurité et de la conformité des entités ayant fait l'objet d'un transfert ou d'une cession 17

G

Gestion de l'environnement 29

P

Pollution atmosphérique 28
Ports du Canada 25
Programme de recherche et de développement 18

R

Recrutement et maintien de l'effectif 19
Restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien 20

S

Sécurité ferroviaire — Direction 2006..... 14
Sécurité routière — Vision 2001..... 13
Statistiques nationales sur la sécurité pour 1999..... 12
Système de détection des explosifs..... 18
Système de transport et de manutention du grain 23
Systèmes de transport intelligents 22

V

VIA Rail 21